

Universidade Católica Portuguesa
Faculdade de Direito – Escola de Lisboa

Responsabilidade civil dos *ciclistas*

Em especial da sua inclusão no regime de responsabilidade pelo risco dos
artigos 503.º e seguintes do Código Civil

Madalena Silva Pinto

Dissertação de Mestrado em Direito Forense
sob orientação da Professora Doutora Maria da Graça Trigo

Lisboa, 2018

Aos meus pais
À minha irmã
Ao Gui

Lista de Abreviaturas

Ac. – Acórdão

Art – Artigo

CE – Código da Estrada

Cf. – Conforme

Cit – Citação

Ed – Edição

Mm – Milímetros

N.º - Número

P – Página

Proc. – Processo

Retific. – Retificação

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

Ss – Seguintes

TCA – Tribunal Central Administrativo

TRC – Tribunal da Relação de Coimbra

TRE – Tribunal da Relação de Évora

TRG – Tribunal da Relação de Guimarães

TRL – Tribunal da Relação de Lisboa

TRP – Tribunal da Relação do Porto

Vol – Volume

1. Introdução

Na presente dissertação propomo-nos analisar o regime da responsabilidade civil dos ciclistas ou, mais precisamente, dos detentores efetivos de velocípedes.

Ao longo dos anos tem-se verificado uma presença crescente de velocípedes nas estradas. O aumento de velocípedes tem consequências positivas, designadamente por se tratar de meios de transporte alternativo não poluentes. Contudo, o grande número de velocípedes em circulação acarreta também consequência negativas, principalmente devido à sua fragilidade relativamente a outros veículos. As fracas infraestruturas nacionais, que carecem de investimento, são também um entrave à segurança da circulação destes veículos.

Não obstante, a legislação rodoviária nacional tem vindo a acompanhar o crescente número de velocípedes utilizados. O Código da Estrada (CE) foi sendo sucessivamente atualizado, equiparando os velocípedes, progressivamente, aos outros veículos. Como adiante se demonstrará, têm vindo a ser atribuídos diversos direitos e deveres aos *ciclistas*, relevantes para a segurança na estrada, equiparando-os, na grande maioria dos casos, a condutores de veículos automóveis.

Não obstante a evolução do CE, ainda persistem algumas dificuldades a ultrapassar. A segurança rodoviária deve ser concedida a todos os utentes da via, não só a veículos, mas também a peões. Por essa razão, usufruindo os *ciclistas* dos mesmos direitos que os condutores de veículos automóveis, deverão também eles estar sujeitos aos mesmos deveres e obrigações.

A proteção dos lesados deve ser equacionada em todos os planos, devendo ser essa a principal preocupação do legislador e intérprete. Veja-se a hipótese de alguém que circula com um velocípede e que, por falha dos travões, atropela um peão. Caso não seja provada a culpa do *ciclista*, de modo a responsabilizá-lo pelos danos que provocou ao peão, este (lesado) não terá nenhuma forma legal de garantir a sua proteção, a não ser que seja equacionada a responsabilidade pelo risco do detentor do velocípede.

Alguns autores já se pronunciaram no sentido de incluir os velocípedes na previsão do artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil (CC). Não obstante, revela-se imperativo concretizar essa intenção, realizando-se na presente dissertação, uma análise crítica que pretende contribuir para uma reflexão conducente à aplicação daquele artigo aos velocípedes. No

entanto, a inclusão dos velocípedes no regime do artigo 503.º do CC não poderá ser de tal modo abrangente que inclua a responsabilidade de um condutor, por hipótese, com 4 anos de idade.

De facto, no caso dos velocípedes, têm de estar reunidas algumas condições para a responsabilização dos seus detentores. De modo a compreender e desenvolver a eventual responsabilidade pelo risco dos detentores dos velocípedes, propomo-nos, no presente trabalho, responder a várias questões que aqui enunciamos:

Perante a colisão entre um veículo automóvel e um velocípede conduzido por um menor com 5 anos, poderá este último ser responsável nos termos do artigo 503.º do CC? Qual a solução se apenas o menor sofrer danos resultantes da colisão? E se ambos os intervenientes sofrerem danos? E se apenas o condutor do veículo automóvel sofrer danos?

Será relevante a idade do menor que conduz o velocípede? As soluções para as questões colocadas serão diferentes, caso o menor tenha 8 ou 14 anos? Será o menor com 14 anos, que circula com um velocípede, responsável nos termos do artigo 503.º, n.º 1 do CC pelos danos que provocar a um peão que atravessa a estrada de repente? Poderá um menor com 11 anos, que circula com um triciclo e provoque danos a outrem, ser responsável nos termos do artigo 503.º, n.º 1 do CC?

Em nosso entender, a legislação nacional permite uma análise da responsabilidade dos condutores e/ou detentores de velocípedes, conjugando as soluções apresentadas pelo CE e pelo CC. Para responder às questões colocadas e de modo a apresentar as soluções que se afiguram como corretas, alguns conceitos têm de ser delimitados. Assim, este estudo divide-se em cinco partes, a saber: uma primeira parte quanto à delimitação dos conceitos de veículo e *ciclista*; uma segunda para a análise dos velocípedes no Código da Estrada; uma terceira relativa à responsabilidade civil dos condutores ou detentores dos velocípedes; uma quarta parte quanto à aplicação prática das soluções apresentadas; e, por último, a quinta parte dedicada ao seguro obrigatório de responsabilidade civil.

2. Conceitos de veículo e de *ciclista*

2.1 Veículos de circulação terrestre e suas classificações

Antes de avançar com a análise de algumas questões específicas atinentes aos velocípedes nos acidentes de viação, é necessário um estudo acerca da delimitação do conceito de veículo, de modo a averiguar a qualificação dos velocípedes como tal.

Para tanto, merece destaque uma nota introdutória sobre a classificação dos veículos terrestres nos termos do CE. Assim, o Título IV, Capítulo I do CE, com a indicação «Classificação de veículos», avança uma enumeração das diferentes categorias de veículos, compreendendo¹: (i) automóveis, que podem subdividir-se em ligeiros ou pesados, e ainda em automóveis de passageiros ou mercadorias; (ii) Motociclos; (iii) Ciclomotores; (iv) Triciclos; (v) Quadriciclos; (vi) Veículos agrícolas; (vii) outros veículos a motor; (viii) reboques; e (ix) velocípedes (cf. Anexo I).

Os velocípedes são especificamente referidos no artigo 112.º do CE, classificando-se em *velocípede* e *velocípede com motor*, sendo o primeiro um veículo com duas ou mais rodas acionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos e o segundo um velocípede equipado com motor auxiliar com potência máxima contínua de 0,25 kW, cuja 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. Nos termos do n.º 2 e 3 do mesmo artigo, para efeitos do CE, os velocípedes com motor, as trotinetas com motor, bem como os dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou outros meios de circulação análogos com motor, são equiparados a velocípedes. De notar que o artigo 112.º do CE identifica o velocípede como veículo, incluindo-o na «*Classificação de veículos*» adiantada pelo Título IV, Capítulo I.

Os *velocípedes com duas rodas* – i.e. *bicicletas* – podem ainda distinguir-se, entre outros critérios, consoante o diâmetro das rodas e espessura (largura) dos pneus. Encontra-se assim a seguinte classificação de bicicletas²:

¹ Os veículos consagrados no CE são ainda agrupados nas categorias referidas na Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 2006 relativa à carta de condução e no Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (repblicado pelo Decreto-Lei n.º 40/2016 de 29 de Julho).

² Existem ainda bicicletas desdobráveis, geralmente com as mesmas características das bicicletas de estrada, com a vantagem de possibilitarem uma fácil «arrumação» e transporte.

- Bicicletas de montanha: rodas com diâmetro entre 26, 27,5 ou 29 polegadas e pneus com largura de 2.1 ou 2.3 até 2.8 mm;
- Bicicletas de estrada: rodas com diâmetro geralmente de 28 polegadas e largura de pneus entre 23, 25 ou 28 mm;
- Bicicletas urbanas: rodas com 28 polegadas de diâmetro e pneus com uma largura entre 37 ou 42 mm;
- Bicicletas híbridas: similares às urbanas, com roda com diâmetro de 28 polegadas e pneus com largura entre 37 ou 42 mm. As bicicletas híbridas são utilizadas tanto para a circulação em estrada como fora de estrada, sendo na verdade, uma conjugação das outras bicicletas e portanto, mais versáteis.

Como critérios para a distinção das diferentes bicicletas poderão ainda ser relevantes outras características como o material de constituição, tipo de travão e altura e peso da bicicleta. Quanto ao material de constituição distinguem-se três tipos, a saber: alumínio (maioritariamente), carbono, titânio e ainda aço/ferro. Os travões das bicicletas podem localizar-se no aro (força de travagem exercida no aro) ou no disco (força de travagem exercida no disco, à semelhança dos veículos automóveis). O peso da bicicleta poderá variar bastante, sendo certo que quanto menor o peso da bicicleta, maior habilidade de condução será necessária.

Na escolha da bicicleta, o comprador deverá ter sempre em atenção, para além das características elencadas, a altura do condutor da mesma, de forma que apenas a ponta dos dois pés toque no chão (cf. Anexo II e III). A escolha da bicicleta revela-se da maior importância, já que a sua inadequação ao ciclista poderá ter repercussões na segurança de circulação.³

E quanto aos triciclos infantis ou trotinetes, serão estes classificados pelo CE como veículos? Na verdade, os triciclos infantis e as trotinetes não possuem características que exijam a sua classificação como veículos, ao lado dos automóveis e dos velocípedes. De facto, não representam para a circulação na estrada um risco que justifique essa qualificação, uma vez que, além de não atingirem grandes velocidades, destinam-se apenas a divertimento infantil, não sendo utilizados como meio de transporte (como o

³ Poderá a deficiente escolha da bicicleta estar incluída nos riscos de circulação ou ser fundamento para a responsabilidade subjetiva – com culpa do seu condutor?

poderá ser o velocípede). O artigo 104.º, alínea d) do Código da Estrada equipara ao trânsito de peões a circulação com trotinetas, patins ou outros meios de circulação análogos sem motor (como o serão os triciclos infantis), não os classificando como veículos para efeitos de aplicação das normas do CE, mas antes como meros meios de circulação⁴. Assim, as trotinetes, patins e outros meios de circulação análogos não são considerados veículos.

Por tudo o que ficou dito, os velocípedes são considerados veículos para efeitos do CE, sobre os quais incide a generalidade das normas estradais aplicáveis às outras categorias de veículos, como adiante se demonstrará.

2.2 Conceito de *ciclista*

Cientes da qualificação do velocípede como veículo de circulação terrestre, importa agora averiguar se todos os condutores destes veículos são considerados, para efeitos do CE, verdadeiros *ciclistas*, e como tal, sujeitos às obrigações impostas pelo CE? Poderá um menor com 6 anos que circule com um velocípede (e não um simples triciclo) ser considerado *ciclista*, sendo-lhe aplicáveis todas as normas do CE sobre condução de veículos?

Não obstante a classificação das crianças perante o Código da Estrada como «utilizadores vulneráveis» (cf. artigo 1.º, alínea q)), o artigo 104.º, alínea c) do CE, equipara ao trânsito de peões a condução de velocípedes por crianças até 10 anos, nos termos do n.º 3 do artigo 17.º, podendo estes, nos termos desta norma, circular nos passeios desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões. Bem se compreende que assim seja, já que os passeios são locais de circulação mais seguros, desde logo porque neles não circulam veículos automóveis.

Da letra deste preceito resulta que, para efeitos de aplicação das regras do CE, os menores até aos 10 anos que circulem com um velocípede são equiparados a peões. O legislador teve necessidade de proteger os menores até aos 10 anos que circulem com este veículo, devido à sua fragilidade na estrada e ao risco dos seus «atos irregulares»⁵. O CE define

⁴ O art 104.º do CE equipara ainda a peões a condução de carros de mão, a condução à mão de velocípedes de duas rodas sem carro atrelado e de carros de crianças ou pessoas com deficiência, o trânsito de cadeiras de rodas equipadas com motor elétrico e a condução à mão de motocultivadores sem reboque ou retrotrem.

⁵ Vide BRANDÃO PROENÇA, “Acidentes de viação e fragilidade por menoridade (para uma nova conformação normativa)”, em *Juris et de jure*, Porto, 1998, segundo o qual as crianças reagem ao trânsito de um modo particular, com aspetos característicos de conduta, «como a espontaneidade, a imprevisibilidade, a falta de atenção, a atração pelo perigo, as dificuldades de avaliação e reação e a atitude descontrolada».

assim uma idade mínima a partir da qual os condutores de velocípedes são considerados verdadeiros *ciclistas*, enquadrando nessa qualificação apenas os condutores de velocípedes com 10 anos ou mais de idade. Assim, apenas são considerados como verdadeiros *ciclistas* os condutores de velocípedes com idade igual ou superior a 10 anos (cf. artigo 104.º, alínea c) do CE).

2.3 Os conceitos de *veículo* e de *ciclista* e o regime do artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil

Examinada a classificação de veículos e a delimitação do conceito de *ciclista*, nos termos e para os efeitos do CE, é necessário averiguar a sua extensão e conexão para a aplicação do artigo 503.º do CC, referente à responsabilidade objetiva.

Refere o artigo 503.º, n.º 1 que *«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 este não se encontre em circulação»*. (sublinhado nosso)

Em primeiro lugar, importa averiguar quais os veículos incluídos na noção de *veículos de circulação terrestre* para efeitos do referido artigo. Tendo enumerado no ponto 2.1 todos os veículos de circulação terrestre com expressão no CE e reconhecendo a classificação dos velocípedes como tal, a conclusão não poderá ser outra senão a sua inserção na noção de *veículos de circulação terrestre* indicada pelo artigo 503.º, n.º 1 do CC⁶. Sendo os velocípedes classificados como veículos, para efeitos do CE, também assim o deverão ser para efeitos do regime de responsabilidade civil, não se afigurando correta outra interpretação do conceito. Inserindo-se os velocípedes na categoria de veículos apresentada pelo CE, a par dos automóveis, e sendo os seus condutores titulares dos mesmos direitos e sujeitos aos mesmos deveres emergentes das normas estradais, então também deverão estar contidos na delimitação de veículos de circulação terrestre avançada pelo artigo 503.º, n.º 1. Assim, também os velocípedes se encontram abrangidos

⁶ E bem assim também os comboios e carruagens de metropolitano. Acerca deste tema veja-se PIRES DE LIMA/ ANTUNES VARELA, *Código Civil Anotado*, Vol I, 4.ª Ed, Coimbra, 1987, anotação ao art 503.º; MENEZES LEITÃO, *Direito das Obrigações*, Vol I, 7.ª Ed, Almedina, Coimbra, 2008, p 376 e RAUL GUICHARD, “Acerca da Responsabilidade civil objetiva por danos causados por veículos de circulação terrestre”, *Revista de Ciências Empresariais e Jurídicas*, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto, 2006, p 209. Quanto aos comboios veja-se ainda o Ac. STJ, de 13-05-1986 (Proc. n.º 073048) e Ac. TRP, de 02-02-93 (Proc. n.º 9250400).

pela responsabilidade pelo risco definida no artigo 503.º, uma vez que são verdadeiros veículos de circulação terrestre.

Não obstante o que se avançou quanto à classificação dos velocípedes como veículos e à sua inserção no artigo 503.º, n.º 1, tal não é suficiente para, por si só, responsabilizar o condutor/detentor pelos danos provenientes dos riscos próprios de circulação. Será necessário que, além do velocípede, exista também um *ciclista*, cujo conceito foi já por nós definido em 2.2.

Ocorrendo um acidente com um velocípede, poderá estar em causa a responsabilidade objetiva do detentor do mesmo, independentemente do seu condutor? Tratando-se de um acidente com um velocípede, a responsabilidade objetiva que possivelmente possa advir, consagrada no artigo 503.º do CC, com o título «*Acidentes causados por veículos*», não é independente do condutor do mesmo, como se passa a explicar.

Tendo em consideração o conceito de *ciclista*, no qual apenas se inserem os condutores de velocípedes com 10 anos ou mais de idade, resulta que apenas poderá existir responsabilidade objetiva, nos termos consagrados no CC, quando o condutor do velocípede tenha idade igual ou superior a 10 anos. Os condutores de velocípedes com menos de 10 anos são, na verdade, peões (cf. artigo 104.º, alínea c) do CE) e, como tal, insuscetíveis de preencher os requisitos obrigatórios do artigo 503.º do CC, restrito aos acidentes causados por veículos. Não se tratando de um condutor *ciclista* estaremos perante um acidente envolvendo alguém equiparado a peão, nos termos definidos no CE. Por essa razão, e sempre que o acidente resulte da circulação de um velocípede conduzido por um menor até aos 10 anos, não se tratará na verdade de um acidente causado por um veículo, uma vez que o menor é, para todos os efeitos jurídicos, equiparado a peão, dando-se por afastada a aplicação do regime do artigo 503.º do CC. Se assim não fosse, estar-se-ia a tratar situações iguais de modo diferente consoante estivesse em causa o CE ou o CC, à revelia da unidade do sistema jurídico consagrada como critério interpretativo no artigo 9.º, n.º 1 do CC⁷.

Deste modo, para que possa ser equacionada a responsabilidade objetiva nos acidentes com velocípedes é necessário que, além do velocípede, também o respetivo condutor seja

⁷ Refere este art que «A interpretação não deve cingir-se à letra da lei, mas reconstituir a partir dos textos o pensamento legislativo, tendo sobretudo em conta a unidade do sistema jurídico, as circunstâncias em que a lei foi elaborada e as condições específicas do tempo em que é aplicada» (sublinhado nosso)

um *ciclista*. Para uma correta aplicação do regime do artigo 503.º, n.º1 do CC aos velocípedes, têm de estar preenchidos dois requisitos cumulativos, a saber: (i) circular com um velocípede e (ii) o seu condutor ser um *ciclista*. Apenas quando se encontrem preenchidos ambos os requisitos, poderá ser equacionada a responsabilidade objetiva do detentor do velocípede.

3. Os velocípedes e as regras do Código da Estrada

Como refere MENEZES CORDEIRO, o «*Direito tem de intervir: a priori fixando as regras da circulação (os “códigos da estrada”), as normas sobre as vias rodoviárias e os dispositivos aplicáveis aos veículos autorizados a circular (...)*»⁸. A intervenção legislativa não se reduziu à regulamentação da circulação de veículos de circulação terrestre a motor, mas antes, abrangeu os veículos que, pela sua relevância, o legislador considerou e sujeitou às normas de circulação na estrada. Entre os veículos abrangidos pelas regras de circulação encontram-se os velocípedes.

Tendo em conta a relevância social que os velocípedes têm vindo a adquirir nos últimos anos, sendo cada vez mais utilizados como meio de transporte (e não apenas para mero divertimento pessoal do condutor), afiguram-se ser necessárias regras de circulação na estrada mais exigentes, de modo a (tentar) garantir a segurança dos seus condutores e dos restantes utentes da via.

Para uma visão geral da evolução da legislação aplicável aos velocípedes, no que respeita à circulação na estrada, percorreremos de seguida os diferentes diplomas que, no Direito português, regularam e regulam esta matéria.

3.1 Primeiros regulamentos de circulação e o Código da Estrada de 1928

Os primeiros regulamentos sobre regras de circulação de veículos surgiram com o Decreto de 3 de Outubro de 1901 (Regulamento sobre Circulação de Automóveis) e o Decreto de 27 de Maio de 1911 (Novo Regulamento sobre Circulação de Automóveis).

Em 1928 foi publicado o primeiro Código da Estrada Português (Decreto n.º 14.988, de 30 de Janeiro de 1928). Os velocípedes não eram expressamente previstos neste diploma, no entanto, e por interesse de alguns dos seus preceitos, analisaremos aqueles que poderão relevar para o estudo da Responsabilidade Civil. O artigo 30.º referia que «*o lesado terá sempre direito a ser indemnizado do dano sofrido quer na sua integridade física quer no seu património, salvo o que vai disposto no artigo 35.º; São responsáveis por este pagamento solidariamente o proprietário da viatura automóvel causadora do acidente e o autor deste, ficando ao primeiro o direito de regresso contra este último*». O artigo 35.º referia ainda que «*o autor do acidente ou os seus co-responsáveis poderão eximir-se ao pagamento total ou parcial da indemnização provando respetivamente que o acidente foi*

⁸ *Tratado de Direito Civil Português*, Livro II, Tomo III, Almedina, 2010, p 665.

causado ou agravado por culpa do ofendido. Não será devida indemnização alguma quando se prove ter sido o acidente devido a caso de força maior, ou dolosamente provocado por terceiro que não esteja ao serviço do proprietário do veículo, ou pelo lesado, o qual, neste caso, será condenado como litigante de má-fé, sem embargo da responsabilidade criminal que lhe couber».

O Decreto n.º 14.988, de 30 de Janeiro de 1928 (Código da Estrada de 1928) foi substituído pelo Decreto 15.536, de 14 de Abril de 1928, sem que alterasse o sentido das normas a que fazemos referência. Em 1930 foi publicado um novo Código da Estrada (Decreto n.º 39 672, de 20 de Maio de 1930) e em 1931 o respetivo regulamento (Decreto n.º 19 545, de 31 de Março de 1931).

3.2 O Código da Estrada de 1954

Em 1954 foi publicado um novo Código da Estrada (Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de Maio)^{9/10}, adiante o «CE de 1954», com expressa referência aos velocípedes. O artigo 38.º do CE definia os velocípedes como «veículos de duas ou mais rodas acionadas por pedais» (sublinhado nosso), devendo estes transitar o mais próximo possível das bermas ou passeios.

Nos termos do CE de 1954 os velocípedes não podiam seguir a par nem ser rebocados por qualquer veículo, sendo-lhes igualmente vedado transportar um número de pessoas que excedesse a respetiva lotação, exceção feita às crianças, desde que transportadas em dispositivo apropriado. Os velocípedes podiam ainda ser providos de motor auxiliar de cilindrada não superior a 50 cm³.

Particularmente relevante, no CE de 1954, era a obrigatoriedade de matrícula para os velocípedes, consagrada no artigo 41.º, sendo a sua falta punível com multa de 500 \$ (quinhentos escudos). A matrícula dos velocípedes seria emitida pela Câmara Municipal da área de residência do respetivo proprietário, tendo de ser comunicada à Câmara a transferência de proprietário do veículo ou a mudança de residência do mesmo. Era ainda obrigatório que o condutor do velocípede se fizesse acompanhar do respetivo certificado

⁹ O CE de 1954 acolheu as normas decorrentes do direito internacional, nomeadamente da Convenção de Genebra de 1949 sobre trânsito rodoviário. Em 1968 foi aprovada a Convenção de Viena sobre tráfego rodoviário, à qual Portugal aderiu.

¹⁰ Algumas alterações foram introduzidas pelos seguintes diplomas legais: Portaria n.º 332/76, de 3 de Junho; Portaria n.º 758/77, de 15 de Dezembro, conjugada com a Portaria n.º 773/78, de 29 de Dezembro; Lei n.º 3/82, de 29 de Março; Decreto Regulamentar n.º 59/86, de 15 de Outubro e Decreto-Lei n.º 124/90, de 14 de Abril.

de matrícula (livrete), sempre que circulasse com o veículo na via pública (cf. artigo 42.º), assim como havia a obrigatoriedade de licença de condução do condutor do velocípede, emitida pela Câmara Municipal a requerimento do interessado, mediante prova prática de condução e resposta a interrogatório sobre regras e sinais de trânsito (cf. artigo 54.º), sendo a sua falta punida com multa de 50 \$ (cinquenta escudos). Eram também indicados nos regulamentos locais, os lugares das vias públicas em que era permitida a aprendizagem de condução de velocípedes. Ainda em 1954 foi publicado o Regulamento do Código da Estrada (Decreto n.º 39987, de 22 de Dezembro), referente à sinalização rodoviária e às características dos diferentes veículos, matrículas, inspeções e habilitação legal de condução¹¹.

A responsabilidade civil era regulada no artigo 56.º do CE de 1954, com a epígrafe «*Responsabilidade dos condutores e proprietários de veículos e animais*»¹², sendo referido que «*todo o acidente causado por um veículo ou animal nas vias públicas que atinja qualquer pessoa na sua integridade física ou no seu património dá ao lesado o direito a uma indemnização pelos prejuízos ou danos recebidos, exceto quando seja imputável ao lesado ou a terceiro, ou resulte de força maior estranha ao funcionamento do veículo*». Acrescentava o n.º 3 que «*se houver simultaneamente culpa do lesado e do responsável, ou deste e de terceiro, e ainda quando se mostre que o lesado ou terceiro deram causa, por sua culpa, ao agravamento dos resultados do acidente, será diminuída a importância da indemnização de harmonia com o que, segundo as regras da experiência, se julgue causa adequada da lesão ou do seu agravamento. Quando o acidente for causado por pessoa accidental ou permanentemente privada do uso das suas faculdades mentais ou por um menor, observar-se-á o disposto nos artigos 2377.º a 2379.º do Código Civil*». O n.º 4 do artigo 56.º referia ainda que «*o proprietário singular ou colectivo ou o legítimo possuidor do veículo ou do animal causador do acidente, quando este não transite contra sua vontade, responderá solidariamente com o autor pelos danos causados. Terá todavia direito de regresso contra o condutor, quando o acidente lhe seja imputável e isso não for excluído pelos princípios que regulam a prestação de serviços*».

¹¹ No que aos velocípedes se refere, importa assinalar os arts 33.º, 36.º e 38.º do Regulamento de 1954 (os últimos dois arts foram posteriormente revogados pelo Decreto Regulamentar n.º 13/98, de 15 de Junho).

¹² O art 56.º do CE de 1954 foi revogado pelo Código Civil (Decreto-Lei n.º 47344/66, de 25/11), que regula a responsabilidade civil nos artigos 483.º e seguintes.

Nos termos do artigo 57.º do CE de 1954, não era obrigatória a celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil, que era meramente facultativo, referindo apenas que *«As pessoas ou entidades civilmente responsáveis pelos acidentes de trânsito poderão transferir esta responsabilidade para quaisquer companhias de seguros devidamente autorizadas»*.

3.3 O Código da Estrada de 1994

Em 1994 foi publicado um novo CE (adiante, o «CE de 1994»), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio. Este diploma legal sofreu inúmeras alterações¹³, com impacto no regime aplicável aos velocípedes, como de seguida se demonstrará.

O artigo 115.º, n.º 2 do CE de 1994 (na redação originária) reconhecia os velocípedes como verdadeiros veículos, não obstante a sua equiparação a peões, quando conduzidos à mão. Ao contrário do CE de 1954, não era exigida aos velocípedes matrícula, restrita para os veículos a motor (cf. artigo 121.º), nem habilitação legal de condução (cf. artigo 124.º). Os condutores de velocípedes eram obrigados a ceder passagem aos veículos a motor (cf. artigo 32.º), sendo ainda o transporte de passageiros proibido nestes veículos (cf. artigo 89.º).

O Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro, introduziu algumas obrigações para os condutores de velocípedes, tais como a posse do documento legal de identificação (cf. artigo 85.º), a utilização de luzes quando obrigatórias e, em caso de avaria das mesmas, o dever de conduzir o veículo à mão (cf. artigos 93.º e 94.º).

O Decreto-Lei n.º 162/2001 de 22 de Maio procedeu a diversas alterações ao CE, entre as quais: equiparou a circulação com patins, trotinetes e outros meios de circulação análogos, a peões (cf. artigo 104.º); introduziu a obrigatoriedade de utilização de capacetes para velocípedes a motor e trotinetes a motor (cf. artigo 82.º), introduzindo igualmente a definição legal de velocípede a motor, equiparando-o ao velocípede (cf.

¹³ Decreto-Lei n.º 214/96, de 20 de Novembro; Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro; Rect. n.º 1-A/98, de 31 de Janeiro; Decreto-Lei n.º 162/2001, de 22 de Maio; Rect. n.º 13-A/2001, de 24 de Maio; Decreto-Lei n.º 265-A/2001, de 28 de Setembro; Rect. n.º 19-B/2001, de 29 de Setembro; Lei n.º 20/2002, de 21 de Agosto; Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro; Decreto-Lei n.º 113/2008, de 1 de Julho; Decreto-Lei n.º 113/2009, de 18 de Maio; Lei n.º 78/2009, de 13 de Agosto; Lei n.º 46/2010, de 7 de Setembro; Decreto-Lei n.º 82/2011, de 20 de Junho; Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de Julho; Lei n.º 72/2013, de 3 de Setembro; Lei n.º 116/2015, de 28 de Agosto; Decreto-Lei n.º 40/2016, de 29 de Julho; e a mais recente Lei n.º 47/2017, de 7 de Julho.

artigo 112.º), e ainda a possibilidade do velocípede ser conduzido por mais de um condutor (cf. artigo 91.º).

A grande alteração ao CE, com impacto direto nos velocípedes, foi introduzida pelo Decreto-Lei n.º 72/2013, de 3 de Setembro. Este diploma veio estabelecer o conceito de «utilizadores vulneráveis», no qual se incluem os «velocípedes» (cf. artigo 1.º), sendo-lhes permitida a circulação nas rotundas na via mais à direita, ao contrário dos veículos automóveis (cf. artigo 14.º), a circulação junto às bermas, e bem assim a circulação de crianças até aos 10 anos com velocípedes em passeios (cf. artigo 17.º). Foi ainda retirada a obrigação dos condutores de velocípedes cederem passagem aos veículos com motor (cf. artigo 32.º) e introduzida a possibilidade de os velocípedes circularem paralelamente, com o limite máximo de dois velocípedes (cf. artigo 90.º). Foi também com esta alteração legislativa que a circulação com velocípedes por crianças até aos 10 anos foi equiparada a peões (cf. artigo 104.º).

Perante o regime do CE atual, com as sucessivas alterações, os velocípedes são considerados veículos, sendo os seus condutores equiparados a peões apenas quando estiverem apeados do mesmo (cf. artigo 104.º, alínea b)), ou quando forem crianças até aos 10 anos. Nesse sentido, todas as regras da estrada referentes à condução de veículos são igualmente aplicáveis aos velocípedes, razão pela qual os seus condutores têm de respeitar as normas relativas à cedência de passagem, estacionamento, ultrapassagem, iluminação¹⁴, manobras e limites de velocidade (entre outras)¹⁵.

Quanto aos velocípedes, o CE prescreve normas específicas, referindo o artigo 90.º que os condutores dos velocípedes não podem: i) conduzir com as mãos fora do guiador, salvo para assinalar qualquer manobra; ii) seguir com os pés fora dos pedais ou apoios; iii) fazer-se rebocar; iv) levantar a roda da frente ou de trás no arranque ou em circulação; v) seguir a par, salvo se transitarem em pista especial e não causarem perigo ou embaraço para o trânsito.

O regime jurídico aplicável aos velocípedes sofreu inúmeras alterações, com repercussões na circulação dos velocípedes e exigências aos seus condutores. Não obstante, é de

¹⁴ Definidas pela Portaria n.º 311-B/2005, de 24 de Março.

¹⁵ Igualmente relevante para a aplicação das normas do CE é o Regulamento de Sinalização de Trânsito (Decreto Regulamentar n.º 22-A-98), alterado pelos Decreto Regulamentar n.º 41-2002, Decreto Regulamentar n.º 13-2003, Decreto-Lei n.º 39-2010 (relativo aos veículos elétricos) e Decreto Regulamentar n.º 2-2011, 3 de Março.

assinalar que os velocípedes sempre foram considerados pelos sucessivos Códigos da Estrada como veículos. Em alturas de maior exigência, chegou a ser obrigatório para a circulação destes veículos a existência de matrícula e licença de condução. Embora tais requisitos não vigorem no CE atual, os condutores de velocípedes não deixaram de estar sujeitos às mesmas obrigações e direitos que os condutores de outros veículos, nomeadamente de veículos automóveis, estando sujeitos, por isso, às mesmas normas de condução na estrada. Por esta razão, deverão também os condutores/detentores de velocípedes ser responsáveis pelos danos que causarem com o veículo. Com efeito, os condutores de velocípedes circulam na via pública usufruindo dos mesmos direitos dos condutores de outros veículos, não podendo ficar isentos das mesmas obrigações.

4. Responsabilidade Civil

4.1 Responsabilidade civil por fatos ilícitos e culposos

As considerações e delimitações que se apresentaram e que adiante se desenvolverão, relativas à responsabilidade civil objetiva regulada nos artigos 503.º e seguintes do CC, não afetam a possibilidade de aplicação do regime de responsabilidade civil por fatos ilícitos e culposos. Com efeito, na hipótese de não estarem reunidos todos os pressupostos da responsabilidade objetiva prevista no artigo 503.º do CC, poderão ainda assim estar reunidos os requisitos do artigo 483.º e ser o agente responsável com culpa pelos danos que causar na condução de um velocípede.

Vejam os o exemplo de uma criança de 8 anos que circula com um velocípede. Nesta situação, não estará em causa a responsabilidade objetiva do menor, nos termos do artigo 503.º, n.º 1 do CC, uma vez que, para os efeitos do regime de responsabilidade civil, o menor com 8 anos que circule com um velocípede é equiparado a peão, não podendo ser considerado um *ciclista*, como já exposto em 2.2. Como tal, não se encontram preenchidos os requisitos necessário para se equacionar a responsabilidade objetiva nos termos do artigo 503.º. Ainda assim, o menor com 8 anos, que não se presume inimputável nos termos do artigo 488.º, poderá ser responsável com culpa nos termos do artigo 483.º, uma vez que a restrição imposta pelo conceito de *ciclista* não releva para a aplicação do regime daquele artigo¹⁶. Suponhamos então que o menor, ao descer uma rua inclinada a grande velocidade para «ganhar» uma corrida a um amigo, colide com um veículo automóvel. O menor com 8 anos – ainda que não seja considerado *ciclista* para efeitos de aplicação do artigo 503.º – poderá ainda assim ser responsável com culpa nos termos do artigo 483.º, desde que se encontrem reunidos os demais requisitos.

4.2 A responsabilidade pelo risco – o regime do artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil e os velocípedes

O artigo 503.º, n.º 1 do CC estabelece uma responsabilidade objetiva daqueles que (i) detenham a direção efetiva de (ii) um veículo de circulação terrestre e (iii) o utilizem no seu próprio interesse, (iv) provocando danos provenientes dos riscos próprios do veículo.

¹⁶ Não obstante a idade do condutor do velocípede ser relevante para os efeitos do art 488.º do CC referente à imputabilidade.

De modo a compreendermos a inserção dos velocípedes neste artigo, avançamos agora para uma análise mais detalhada dos seus requisitos.

4.2.1 Veículo de circulação terrestre

Como já ficou demonstrado em 2.1, os velocípedes são veículos de circulação terrestre e como tal preenchem o requisito *supra* referido, embora com a especificidade de o condutor do veículo ter de ser obrigatoriamente um *ciclista* – caso contrário não estará em causa a responsabilidade objetiva do artigo 503.º, n.º 1, uma vez que, para efeitos do regime jurídico aplicável, será equiparado a um peão.

Veja-se o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (Proc. n.º 100/10.9YFLSB) que na colisão entre um veículo automóvel e um velocípede conduzido por um menor com 6 anos, concluiu pela repartição da responsabilidade nos termos do artigo 506.º do CC. O douto tribunal considerou que «na colisão sem culpa de nenhum dos condutores (art. 506.º do CC), responde cada um na medida do risco», fixando em 60% o risco do automóvel e em 40% o do velocípede. À data do acórdão o artigo 104.º do CE ainda não equiparava a condução de um velocípede por um menor até aos 10 anos a um peão. Não obstante, se tal questão se colocasse hoje, tendo em conta o que se disse *supra* acerca da qualificação dos *ciclistas*, a solução a apresentar não poderia passar pela aplicação do artigo 506.º do CC ao caso em apreço. De facto, por ter menos de 10 anos de idade, o menor é equiparado a um peão, não sendo um verdadeiro *ciclista*, razão pela qual não se encontrariam preenchidos os requisitos necessários para a aplicação daquele artigo ao velocípede.

4.2.2 Direção efetiva do velocípede

Quanto ao segundo requisito – *direção efetiva do veículo* – impõem-se algumas considerações. A responsabilidade civil do artigo 503.º, n.º 1 do CC recai sobre quem tiver a direção efetiva do veículo. Cumpre desde já esclarecer que a expressão *direção efetiva do veículo* não implica necessariamente estar a conduzi-lo, mas antes a quem exerce o controlo sobre ele. Por regra, o detentor efetivo do veículo é o proprietário do mesmo. Contudo, aquele que detem a direção efetiva do veículo, quer se trate de um automóvel quer de um velocípede, poderá ser pessoa distinta do seu condutor e do seu proprietário, podendo a direção efetiva do veículo recair, por exemplo, sobre o locatário

ou comodatário, ou ainda sobre o utilizador abusivo¹⁷. Não obstante, a questão da propriedade do velocípede, nas situações que envolvam menores, carece de uma explicação adicional.

Os menores, dada a sua incapacidade genérica de exercício^{18/19}, de acordo com o artigo 123.º do CC, não podem, em princípio, adquirir pessoal e livremente um velocípede (na medida em que isso implicaria celebrar um contrato de compra e venda daquele bem).

Não obstante, os menores podem praticar determinados atos previstos no artigo 127.º do CC (exceções à incapacidade dos menores). Na verdade, caso a aquisição do velocípede se enquadre numa das alíneas daquele artigo, o menor pode, pessoal e livremente adquirir aquele veículo.²⁰ Veja-se o exemplo de um menor com 16 anos que adquire um velocípede com o dinheiro que ganhou num trabalho de verão (artigo 127.º, n.º 1, alínea a))²¹.

Fora das situações previstas no artigo 127.º, um menor incapaz não poderá atuar, pessoal e livremente, de modo a adquirir um velocípede. No entanto, a incapacidade dos menores admite suprimento, em regra, pela forma de representação, de acordo com o artigo 124.^{o22}.

¹⁷ ALMEIDA COSTA, *Direito das Obrigações*, 12.ª Ed, Almedina, Coimbra, p 630 e 631 e PIRES DE LIMA/ANTUNES VARELA, Cit Anotação ao art. 503.º, nota n.º 1, e ainda ANTUNES VARELA, *Das Obrigações em Geral*, Vol I, Reimpressão da 10.ª Ed, Almedina, Coimbra, 2009, p 656 e 657.

¹⁸ Acerca da incapacidade genérica de exercício dos menores veja-se CARVALHO FERNANDES, *Teoria Geral do Direito Civil*, Vol I, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2009, p 265 e ss e CARLOS ALBERTO DA MOTA PINTO, *Teoria Geral do Direito Civil*, 3.ª Ed, Atualizada, Coimbra Editora, Coimbra 1985, p 222 e ss.

¹⁹ Com interesse, veja-se a tese defendida por ROSA MARTINS, *Menoridade, (In)capacidade e Cuidado Parental*, Coimbra Editora, Coimbra, 2008, p 90 e ss, na medida em que o entendimento tradicional de incapacidade genérica de exercício dos menores «*tem por base um juízo de valoração negativa da atuação da criança e do adolescente, não se mostra em sintonia com o fenómeno de “revalorização do menor na sua qualidade de “pessoa”*», uma vez que não acompanha a capacidade natural dos menores. Entende assim que a adequação do regime de capacidade de agir dos menores passa pela inversão do princípio, ou seja, pela consagração do *princípio da capacidade de agir dos sujeitos menores de idade*.

²⁰ Caso o menor adquirisse um velocípede fora das situações previstas (e permitidas) no art 127.º, o negócio por eles celebrado seria anulável nos termos do art 125.º, n.º 1. Não obstante, a anulabilidade prevista naquele art é sanável, nos termos do n.º 2 do mesmo art, mediante confirmação do menor depois de atingir a maioridade ou ser emancipado, ou por confirmação do progenitor que exerça o poder paternal, tutor ou administrador de bens, tratando-se de ato que algum deles pudesse celebrar como representante do menor.

²¹ Entende CARVALHO FERNANDES, Cit p 268 que «*No rigor da letra da lei, a capacidade de administração e disposição de bens nela estabelecida abrange apenas os rendimentos do próprio trabalho. Mantendo posição há muito sustentada, o mesmo regime vale para os bens adquiridos pelo menor com esse rendimento, após perfazer 16 anos, já se vê.*», uma vez que a lei, no seu texto, refere *os bens adquiridos pelo seu trabalho* e não *os bens provenientes do seu trabalho*, dando assim significado ao preceito, já que a retribuição do trabalho é hoje em dia, na grande maioria dos casos, efetuada em dinheiro.

²² Sobre a responsabilidade parental e representação dos filhos menores, veja-se ANA FILIPA LOURA BARROS, *Representação legal dos menores: Conflito de interesses entre representante legal e menor representado*, Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2015, tese de Mestrado na área de especialização em Ciências Jurídico-Civilísticas/Menção em Direito Civil.

Caberá em princípio aos pais, no exercício das suas responsabilidades parentais²³, suprir a incapacidade dos menores. Deste modo, os pais do menor poderiam, em representação daquele, adquirir um velocípede, substituindo-se àquele na compra do veículo (artigo 124.º e 1877.º e ss).

Para além das situações de compra do veículo, pelo menor ou pelo representante em seu nome, os menores poderiam, por hipótese, adquirir a propriedade do mesmo através de doação²⁴ ou através de herança²⁵.

Sem prejuízo do que se disse quanto à propriedade do velocípede por parte dos menores, os pais (representantes legais) poderão ser os verdadeiros proprietários do veículo, porque o adquiriram em seu nome e não em representação dos menores. Nessa hipótese, o velocípede é emprestado aos menores, que o irão utilizar. Tal empréstimo apenas constituirá um verdadeiro contrato de comodato, na definição que lhe é dada pelo artigo 1129.º do CC, caso os menores tenham, na situação concreta, capacidade para o celebrar à luz do artigo 127.º do CC.

Percorridas as hipóteses relativas à propriedade do velocípede, quer pelo menor quer pelos seus pais, avançamos agora para a delimitação da direção efetiva do mesmo. Caso a propriedade do veículo pertença ao menor, este poderá ser, ou os seus pais, o(s) detentor(es) efetivo(s) do velocípede. Com efeito, ainda que o menor seja o proprietário do veículo, poderá, para efeitos do artigo 503.º, n.º 1, não ter a direção efetiva do mesmo, uma vez que recai sobre os pais a obrigação de administrar os bens dos filhos, nos termos do artigo 1878.º. Nessa hipótese, os detentores do veículo serão apenas os pais, ou os pais conjuntamente com o menor²⁶.

²³ Na análise subsequente, limitamo-nos a avançar soluções quanto ao exercício das responsabilidades parentais, deixando de fora as questões relacionadas com o regime de tutela e de administração de bens previstos nos artigos 1921.º e ss do CC.

²⁴ Quanto à doação, veja-se o art 940.º e, especialmente, o art 951.º, com a epígrafe *Aceitação por parte de incapazes*, que transcrevemos: «1. As pessoas que não têm capacidade para contratar não podem aceitar doações com encargos senão por intermédio dos seus representantes legais. 2. Porém, as doações puras feitas a tais pessoas produzem efeitos independentemente de aceitação em tudo o que aproveite aos donatários».

²⁵ Quanto à aceitação e repúdio da herança, veja-se CARVALHO FERNANDES, *Lições de Direito das Sucessões*, Quid Juris Editora, Lisboa, 1999, p 241 e 242 «Assim, sendo chamado à sucessão pessoa incapaz de exercício (menor, interdito), funcionam as regras do respetivo suprimento quanto ao exercício do direito de suceder. Estão aqui em causa, a justificar o exercício representativo, os interesses do incapaz, como é próprio do regime comum do instituto de suprimento da incapacidade», encontrando-se os pais do menor dependentes da autorização do tribunal apenas quanto ao repúdio da sucessão e quanto à aceitação da herança ou legado sujeitos a encargos, conforme art 1889.º, alíneas j) e l).

²⁶ DARIO MARTINS DE ALMEIDA, Cit p 233. A questão da propriedade do velocípede é de difícil análise uma vez que tal veículo não está sujeito a registo, ao contrário do que acontece com os veículos automóveis.

Sendo os pais os proprietários do veículo, a utilização do mesmo pelo menor poderá ter por base um verdadeiro contrato de comodato²⁷. Com efeito, refere ANTUNES VARELA que «(...) *se houver um direito de usufruto sobre a viatura, ou se o dono tiver alugado ou emprestado o veículo, ou se este lhe tiver sido furtado ou for abusivamente utilizado pelo motorista ou pelo empregado da estação de recolha, já a responsabilidade (objetiva) do dono se não justifica, à luz dos bons princípios*»^{28/29}. Assim, seja o menor ou os seus pais os proprietários do velocípede, e à semelhança do que acontece com os veículos automóveis, também com velocípedes o detentor efetivo poderá não ser o proprietário ou o condutor.

Por todo o exposto, identificado o proprietário do velocípede e (a existir) a sua relação com o condutor (com o *ciclista*, no caso dos velocípedes), terá de ser avaliado, no caso concreto, a quem pertence a *direção efetiva do veículo*. Nas palavras de ANTUNES VARELA «*A fórmula, aparentemente estranha, usada na lei – ter a direção efetiva do veículo – destina-se a abranger todos aqueles casos (proprietário, usufrutuário, locatário, comodatário, adquirente com reserva de propriedade, autor de furto do veículo, pessoa que o utiliza abusivamente, etc.) em que, com ou sem domínio jurídico, parece justo impor a responsabilidade objetiva a quem usa o veículo ou dele dispõe*»³⁰. Importa na verdade averiguar, no caso concreto, quem controla o veículo, quem procede ou deve proceder às suas reparações, verifica os travões, pneus e outras tarefas regulares de manutenção do velocípede^{31/32}. A conclusão pela detenção da direção efetiva do velocípede pelo menor ou pelos seus pais, ou ambos, terá de ser alcançada no caso concreto.

²⁷ Conforme refere ANTUNES VARELA, Cit, p 688 e ss, tal afirmação terá de ser analisada com a devida atenção e tendo em conta que «*a responsabilidade do comodante deve ainda manter-se, salvo se o empréstimo tiver sido feito em condições (maxime de tempo) de o comodatário tomar para si o encargo de cuidar da conservação e do bom funcionamento do veículo*». Na situação dos velocípedes, o empréstimo aos filhos pelos pais é geralmente de longa duração, sendo a sua utilização exclusiva dos menores.

²⁸ ANTUNES VARELA, Cit p 656.

²⁹ Veja-se ainda quanto à responsabilidade dos locatários e comodatários, ALMEIDA COSTA, Cit p 631, nota 1 e ainda DARIO MARTINS DE ALMEIDA, Cit, p 311-312.

³⁰ ANTUNES VARELA, Cit, p 656 e 657.

³¹ Nas palavras de ANTUNES VARELA «*tem a direção efetiva do veículo a pessoa que, de fato, goza ou usufrui as vantagens dele, e a quem, por essa razão, especialmente cabe controlar o seu funcionamento (viagar a direção e as luzes do carro, afinar travões, verificar pneus, controlar a sua pressão, etc.)*».

³² Porventura um menor de 16/17 anos terá já todas as competências para sozinho fazer ou dever fazer a manutenção do velocípede e portanto ser o verdadeiro detentor do veículo. Ao contrário, um menor de 11 anos já não terá as mesmas competências, sendo a manutenção levada a cabo pelos pais, verdadeiros detentores do veículo.

4.2.3 Utilização no próprio interesse

O terceiro requisito – *utilização no próprio interesse* – «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 (comitente)»³³. Como refere DARIO MARTINS DE ALMEIDA «A utilização no próprio interesse não tem que ser necessariamente uma utilização proveitosa ou lucrativa, em sentido económico; pode haver nela um mero interesse de gentileza, como quando se cede a viatura a um amigo, um interesse meramente recreativo, o que não deixa de constituir aquela “posição favorável à satisfação de uma necessidade” (...).»^{34/35} Ora, os menores, sendo aqueles que utilizam o veículo diariamente e retirando proveito do mesmo, são os principais interessados na sua utilização, não obstante a existência de um interesse dos pais pela diversão dos filhos, desenvolvido por puro sentimento paternal. No caso concreto, terão de ser equacionados os interesses próprios na utilização do velocípede, tanto dos menores como dos pais, de modo a averiguar se se enquadram no conceito de *utilização no próprio interesse*.

4.2.4 Detentor efetivo

Será então pela conjugação dos dois elementos (i) *direção efetiva* e (ii) *utilização no próprio interesse* que será possível concluir pela responsabilidade do menor ou dos pais, ou de ambos, pelos danos causados com a utilização do veículo^{36/37}. Aquele que tiver a *direção efetiva* do velocípede e o utilizar no seu próprio interesse será o *detentor efetivo* do veículo. Ou seja, na análise do caso concreto, estando em causa um menor, terá de ser apurado a quem pertence a direção efetiva e quem tem interesse próprio na utilização do veículo.

³³ ANTUNES VARELA, Cit p 658.

³⁴ DARIO MARTINS DE ALMEIDA, Cit, p 313.

³⁵ Refere ainda ANTUNES VARELA, Cit, p 658 que «O interesse na utilização, tanto pode ser um interesse material ou económico (se a utilização do veículo visa a satisfazer uma necessidade susceptível 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».

³⁶ Como adiantado por ALMEIDA COSTA, Oc. Cit. p 630 e 631.

³⁷ Quanto ao ónus da prova veja-se Acórdão STJ, 19-06-1984 (Proc. n.º 071747) «Emprestado um veículo automóvel é de presumir, por ser o normal, que o comodante continua a ter a sua direção efetiva, pelo que demandado por acidente por ele causado, lhe incumbe a prova, como fato impeditivo do direito contra ele invocado, de que, emprestando-o, transferiu essa direção efetiva para o comodatário» e Acórdão do STJ, de 29-01-2014 (Proc. n.º 249/04.7TBOBR.C1.S1) «Com efeito, é de admitir a existência de uma verdadeira presunção legal de direção efetiva e interessada do veículo a favor do seu proprietário, pois o conceito de direção efetiva e interessada cabe perfeita e legalmente dentro do conceito de propriedade(...). O ónus da prova e de alegação de que a dona do veículo não tenha a direção efetiva do mesmo e de que a utilização dele não era feita no seu próprio interesse, cabe aos réus, como fatos impeditivos que são(...)».

Recaindo tal responsabilidade apenas sobre o menor (*ciclista*) – que detem a direção efetiva do velocípede e o utiliza no seu próprio interesse – poderá ainda assim estar em causa a responsabilidade dos pais pela atuação do filho. Com efeito, tem vindo a ser discutida a possibilidade de cumulação da responsabilidade objetiva do menor com a responsabilidade *in vigilando* dos pais nos termos do artigo 491.º do CC.³⁸ Ou seja, apurar-se, existindo uma responsabilidade objetiva do menor (neste caso, nos termos do artigo 503.º, n.º 1), não poderá haver ao mesmo tempo uma responsabilidade *in vigilando* dos pais. A resposta a esta questão não é unânime, mas não será desenvolvida na presente dissertação porque extravasa o seu âmbito.³⁹ É igualmente discutida a possibilidade de uma responsabilidade objetiva dos vigilantes (sustentada pelo seguro), i.e. a existência de uma responsabilidade objetiva (independente de culpa) das pessoas obrigadas à vigilância de outrem.⁴⁰

4.2.5 Danos provenientes dos riscos próprios do veículo

Quanto ao último requisito - *danos provenientes dos riscos próprios do veículo* – refere DARIO MARTINS DE ALMEIDA que «*é difícil definir com precisão o que sejam os riscos próprios do veículo*».⁴¹ Não obstante, «*no risco, 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 da 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, com a escassez de iluminação (...)*». Cabem ainda neste conceito os danos provocados por quem assegura a condução do veículo – o condutor (o *ciclista*, no caso dos velocípedes).^{42/43}

³⁸ Veja-se o Ac. TRC, de 17-09-2013 (Proc. n.º 2654/03.7TBPBL.C1) onde a questão foi debatida.

³⁹ Em sentido favorável HENRIQUE SOUSA ANTUNES, *Responsabilidade Civil dos Obrigados à Vigilância de pessoa naturalmente incapaz*, Universidade Católica Portuguesa Editora, Lisboa, 2000, p 217 e ss (no pressuposto de que «*a ilicitude prévia do comportamento permitido ao vigilando, que possibilitou o aparecimento do risco, justifica o dever de indemnizar em causa*») e JOSÉ G. DE SÁ CARNEIRO, “Responsabilidade Civil por acidente de viação”, *Revista dos Tribunais*, ano 85, Julho 1967, p 304 e 305. Em sentido desfavorável DARIO MARTINS DE ALMEIDA, *Cit*, p 326.

⁴⁰ Sobre esta questão veja-se HENRIQUE SOUSA ANTUNES, *Cit*, p 256 a 269.

⁴¹ DARIO MARTINS ALMEIDA, *Cit*, p 314.

⁴² Veja-se ANTUNES VARELA, *Cit*, p 668 e 669 e DARIO MARTINS DE ALMEIDA, *Cit*, p 316: «*(...) dentro do quadro de hipóteses subjacentes ao preceito, estão igualmente os riscos relacionados com o próprio condutor, pois é do binómio veículo-condutor que se parte para integrar a responsabilidade pelo risco. Ter-se-á então neste terreno o caso do acidente devido a colapso físico do condutor do veículo (uma vertigem momentânea, um súbito colapso cardíaco)*».

⁴³ Veja-se a título de exemplo: Ac. TRC, de 11-03-2014 (Proc. n.º 857/07.4TBLRA.C1) «*No domínio concreto da colisão de veículos deve considerar-se como risco próprio do veículo tudo o que tenha a ver com a circulação e neste sentido constitui risco próprio do veículo o aparecimento de um animal na estrada que provoca atrapalhação no condutor*»; Ac. TRP, de 02-06-2005 (Proc. n.º 0532714) «*A derrapagem é*

Tais situações são igualmente possíveis num velocípede, que comporta riscos próprios da sua utilização⁴⁴. Porventura, os riscos próprios do velocípede quando não se encontra em circulação serão diminutos. No entanto, veja-se o exemplo de um velocípede que se encontre estacionado em lugar indevido, por exemplo no meio do passeio, provocando danos para alguém que circule nesse local.

Atentos todos os requisitos necessários para a responsabilidade pelo risco do detentor do velocípede, apenas no caso concreto será possível identificar o verdadeiro responsável pelos danos provocados por aquele veículo.

4.3 Da questão da concorrência entre risco e culpa

4.3.1 Breve análise da questão da concorrência entre o risco do veículo e a conduta do lesado

Antes de avançar para a resolução de algumas hipóteses práticas, e para uma melhor compreensão das suas soluções, não obstante não ser esse o tema central do presente trabalho, apresentaremos uma síntese das diferentes posições doutrinárias quanto à admissão (ou não) da concorrência entre o risco do veículo e a conduta do lesado⁴⁵.

Segundo a tese tradicional, defendida por ANTUNES VARELA⁴⁶, a responsabilidade pelo risco do detentor do veículo será excluída unicamente quando o acidente for *imputável ao lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força estranha ao funcionamento do veículo*. Não é exigida, no artigo 505.º, uma conduta culposa do lesado, mas apenas

um dos riscos próprios do veículo» e Ac. TRL, de 05-03-2009 (Proc. n.º 8162/2008-6) «a alcoolémia do condutor agrava o risco do veículo».

⁴⁴ Refere DARIO MARTINS DE ALMEIDA, Cit p 315 que «o carácter perigoso do veículo reside mais no seu uso (o risco-atividade) do que no seu dinamismo próprio. Em abstrato, o velocípede a pedais será, pois, uma coisa muito menos perigosa do que o automóvel embora, em concreto, possa nalguns casos ser mais perigosa» e ainda PEDRO GALRINHO PORTELA, Código da Estrada, Comentário às alterações das normas respeitantes à bicicleta, 2013 «em suma, a lei trata igualmente bicicletas e veículos, como veículos de circulação terrestre. Contudo, respeitando o princípio constitucional da igualdade, atende às diferenças entre eles (os riscos próprios do veículo) e não cria nenhuma presunção de culpa a favor do ciclista. (...) À partida, responsabiliza de forma equilibrada os diversos agentes do trânsito, tendo em conta as suas diferenças».

⁴⁵ Tendo por base o estudo da disciplina de Responsabilidade Civil no âmbito da parte escolar do Mestrado no qual a presente dissertação se enquadra e o artigo publicado por MARIA DA GRAÇA TRIGO, com o título *Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidentes de viação*, Direito e Justiça, Estudos dedicados ao Prof. Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, Vol II, 2015, p 468 e ss..

⁴⁶ Cit pag 675 a 680; PIRES DE LIMA/ANTUNES VARELA, Cit, anotação ao art 505.º e ainda DARIO MARTINS DE ALMEIDA, Cit, p 341 a 346.

que a sua atuação seja causa do acidente⁴⁷, não se tratando neste artigo de um problema de culpa, mas antes, e apenas, um problema de causalidade, «*que consiste em saber quando é que os danos verificados no acidente não devem ser juridicamente considerados como um efeito do risco próprio do veículo, mas sim como uma consequência do facto praticado pela vítima*».⁴⁸ Entende este Autor que a atuação do lesado quebra o nexo de causalidade entre os riscos do veículo e os danos, i.e., o dano deixa de ser um efeito adequado do risco do veículo. Acrescenta ainda que, se a culpa do lesado afasta a responsabilidade baseada na presunção de culpa, conforme o artigo 570.º, n.º 2, por maioria de razão também assim o deverá ser na responsabilidade pelo risco (570/2 e 505.º). Conclui assim pela impossibilidade de concorrência entre risco do veículo e conduta do lesado.⁴⁹ Na eventualidade de existir culpa do condutor do veículo e culpa do lesado, caberá ao tribunal determinar se a indemnização deverá ser totalmente concedida, reduzida ou excluída, de acordo com o artigo 570.º.

Atenta a injustiça de determinados casos⁵⁰, a posição tradicional foi revista para as situações de «risco agravado». Tendo por base «*a exigência de uma culpa exclusiva do lesado como circunstância exoneratória*»⁵¹, os diferentes diplomas legais relativos à responsabilidade pelo risco (e o princípio de unidade do sistema jurídico) e ainda as Diretivas Comunitárias sobre seguro de responsabilidade civil automóvel, o STJ no

⁴⁷ «*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*», ANTUNES VARELA, Cit, p 679.

⁴⁸ ANTUNES VARELA, Cit, p 679.

⁴⁹ Como refere 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 26, anotação ao Acórdão do STJ de 06-11-2003, Proc. n.º 565/03 que perfilha a tese de Antunes Varela, «*No fundo, e por outras palavras, a visão que o Supremo reiterou uniformiza as ausências de conduta, as condutas não culposas, as pouco culposas e as muito culposas dos lesados por acidentes de viação*».

⁵⁰ Vejam-se os exemplos apresentados por BRANDÃO PROENÇA, Cit p 28 «*Pensemos, por ex., no atropelamento de um peão descuidado por um veículo que fique repentinamente sem travões, na colisão entre um veículo desgovernado e um ciclista em contravenção 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?*».

⁵¹ Já VAZ SERRA defendia a possibilidade de concurso entre o risco do veículo e a conduta do lesado, mencionando no anteprojecto do art 505.º, n.º 3 que «*Se o dano for causado somente pela conduta, ainda que não culposa, do lesado, não tendo para ele contribuído a conduta da pessoa mencionada no 1.º do art. 772.º ou do comitido ou representante dela ou o risco do veículo, não há responsabilidade*» (sublinhado nosso). Também para CALVÃO DA SILVA, admitindo a concorrência entre o risco do veículo e a conduta do lesado, a responsabilidade pelo risco apenas ficaria excluída se o acidente fosse devido unicamente ao próprio lesado. Para este Autor, tal solução resulta da própria letra do art 505.º, na ressalva feita ao art 570.º, uma vez que este último será aplicável à responsabilidade fixada no art 503.º, n.º 1 (responsabilidade objetiva), apenas assim se logrando significado e efeito útil à parte inicial do art 505.º. No mesmo sentido BRANDÃO PROENÇA, Cit, p. 19-31.

acórdão de 04-10-2007 (Proc. n.º 07B1710), perante a colisão entre um automóvel e um velocípede conduzido por uma menor com 10 anos, concluiu pela admissibilidade da concorrência entre a responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e a culpa do lesado, no sentido de que «a responsabilidade objetiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado(...)»^{52/53}. Incitando por uma interpretação atualista do artigo 505.º, o STJ acaba por concluir que a inexperiência da condutora do veículo automóvel constitui um risco acrescido do veículo. Poderá retirar-se da leitura do acórdão uma distinção entre «risco comum» do veículo e «risco agravado/concretizado» do veículo (aquele que excede o risco de circulação comum)⁵⁴. Deste modo, perante o «risco comum», a atuação (culposa ou não) do lesado, como causa exclusiva do acidente, afasta a responsabilidade pelo risco, nos termos do artigo 505.º. Perante o «risco agravado» do veículo, a contribuição do lesado não exclui automaticamente a responsabilidade objetiva do detentor do veículo, já que o «risco agravado» irá contribuir sempre para a produção do acidente, sendo assim aplicável o artigo 570.º.

Apresenta-se ainda uma terceira solução, que poderá ser defendida de *iure constituto* ou de *iure constituendo*. No pressuposto de que a «força cinética de um veículo automóvel constitui causa adequada de parte significativa dos danos»⁵⁵, a questão coloca-se essencialmente ao nível da causalidade e, por vezes, também ao nível da culpa, pelo que se impõe uma interpretação restritiva do artigo 505.º. Admitida a concorrência entre o risco do veículo («comum» ou «agravado») e a culpa ou contribuição causal (sem culpa) do lesado, poderá adiantar-se que na hipótese de coexistirem risco do veículo («comum» ou «agravado») e culpa do lesado, a redução da indemnização eventualmente devida, conforme o artigo 570.º, terá de ser avaliada ao nível da culpa e da causalidade. Para tanto, deverá ser efetuado um juízo de causalidade e averiguar a medida da contribuição para o

⁵² No sentido de admitir a concorrência entre o risco do veículo e a conduta do lesado veja-se o Ac. do STJ, de 03-12-2009 (Proc. n.º 81/08.9TBFLG.G1.S1); Ac. STJ de 05-06-2012 (Proc. n.º 100/10.9YFLSB) e Ac. STJ de 01-06-2017 (Proc. n.º 1112/15.1T8VCT.G1.S1); Em sentido contrário Ac. STJ, de 15-05-2012 (Proc. n.º 4249/05.1TBVCT.G2.S1) e Ac. STJ, de 18-04-2006 (Proc. n.º 06A701).

⁵³ Em França, a Lei *Badinter* de 1985, conferiu proteção especial ao grupo dos lesados integrados pelos menores de dezasseis anos, pelos maiores de setenta e pelas pessoas com uma taxa de incapacidade permanente ou de invalidez não inferior a 80%. A tais sujeitos, seja na qualidade de peões, ciclistas ou transportados, sofrendo danos corporais na sequência de um acidente de viação, é conferido o direito à indemnização, não lhes sendo oponível a sua *faute inexcusable*, mesmo que seja tida como causa exclusiva do acidente. O mesmo ocorre na lei *Wathelet*, na Bélgica, que conferiu o mesmo direito de indemnização aos menores de catorze anos.

⁵⁴ Fazendo referência ao «risco acrescido de circulação» veja-se Ac. STJ de 01-06-2017 (Proc. n.º 1112/15.1T8VCT.G1.S1).

⁵⁵ MARIA DA GRAÇA TRIGO, Cit p 490 e ss.

acidente/danos, tanto do detentor do veículo automóvel como do lesado, e reduzir a indemnização eventualmente devida nesse plano (da causalidade). No âmbito da culpa, deverá ser igualmente formulado um juízo de culpa, de forma a reduzir também nesse plano a indemnização eventualmente devida. Contrapondo ao risco do veículo («comum» ou «agravado») a contribuição causal (sem culpa) do lesado, a eventual redução da indemnização passará pelo regime da causalidade, uma vez que, havendo apenas contribuição causal (sem culpa) do lesado, o artigo 570.º não poderá, em rigor, ser aplicado já que exige a culpa daquele.

4.3.2 Breve referência à questão da concorrência entre o risco do veículo e a conduta do outro condutor nas hipóteses de colisão de veículos

Nas hipóteses de colisão de veículos, importa agora averiguar a admissibilidade (ou não) da concorrência entre o risco do veículo e a culpa do outro condutor. Ou seja, tratando-se de uma colisão de veículos, com culpa de um dos condutores, como será aferida a responsabilidade? Na situação de os riscos do veículo terem contribuído para o acidente/colisão, ao mesmo tempo que o acidente se deveu também a culpa do outro condutor, não poderão ambos (risco e culpa) concorrer para a produção dos danos? Ou não poderá a culpa ser «atenuada» em atenção ao risco do outro veículo?⁵⁶ Veja-se o exemplo em que dois veículos colidem devido a culpa do condutor do primeiro (porque circulava em excesso de velocidade) e a uma falha dos travões do segundo. De facto, o n.º 2 do artigo 506.º do CC faz referência à colisão culposa de veículos, apesar de o n.º 1 apenas se referir à colisão de veículos sem culpa de nenhum dos condutores⁵⁷.

Numa posição tradicional, entende ANTUNES VARELA que a culpa do condutor do automóvel não pode ser reduzida em atenção ao risco do outro veículo, referindo que *«valem aqui, mutatis mutandis, as razões já invocadas para afastar a hipótese da concorrência do risco do veículo com a culpa do lesado ou de terceiro, como um factor determinante da responsabilidade (embora atenuada) do detentor daquele»*^{58/59}. Deverão

⁵⁶ Acerca da responsabilidade civil objetiva por acidentes de viação, RAUL GUICHARD, Cit p 230.

⁵⁷ O n.º 2 do art 506 já foi alvo de inúmeras críticas, porquanto trata da colisão culposa de veículos na seção dedicada à responsabilidade civil objetiva. Defendem PIRES DE LIMA/ANTUNES VARELA que não há qualquer incoerência, mas apenas incompreensão da técnica do Código. Por um lado, uma vez que o art 506.º se refere à colisão de veículos, nada impede que os seus dois números tratem de situações diferente – colisão culposa e colisão não culposa; por outro lado, para além daquele número, outros há em que a atuação culposa do agente é regulamentada na seção dedicada à responsabilidade objetiva (500.º, n.º 3, 503.º, n.º 3, 504.º, n.º 2 e 507.º, n.º 1 e 2). Em sentido divergente DARIO MARTINS DE ALMEIDA, Cit, pag 347-348.

⁵⁸ Cit P 682-683.

⁵⁹ Cit, p 682-683, nota 1; PIRES DE LIMA/ANTUNES VARELA, Ob. Cit, anotação ao art 506.º.

ser aqui utilizados os mesmos argumentos que, no artigo 505.º, afastam a responsabilidade pelo risco quando exista culpa do lesado. Deste modo, entende o ilustre Professor que a culpa de um dos condutores dos veículos quebra o nexo de causalidade entre o risco do outro veículo e os danos, devendo por essa razão ser afastada a responsabilidade do detentor do veículo⁶⁰.

Não obstante, do mesmo modo que se equaciona a concorrência entre o risco do veículo e a conduta do lesado (artigo 505.º do CC), nos termos por nós apresentados no ponto anterior, também na colisão de veículos a concorrência entre o risco do veículo e culpa do outro condutor, deve ser ponderada. Como indica ANTÓNIO JOSÉ MOREIRA⁶¹, «o artigo 506.º poderia ser dividido em dois números: um respeitante à hipótese de haver culpa de um ou dos dois condutores, guardando o outro para as situações de risco puro. Distinguir nitidamente estes eventos só pode trazer clareza». Se a solução passar pela exclusão da responsabilidade pelo risco sempre que exista culpa de um dos condutores, será o mesmo que dizer que não se admite a concorrência entre risco e culpa dos condutores de veículos (mesmo que se fale de automóveis). Assim, entende SINDE MONTEIRO que, na hipótese de colisão de veículos com culpa de um ou de ambos os condutores, se deve permitir que o juiz tenha em conta as circunstâncias especiais, nomeadamente os riscos inerentes ao emprego do veículo, para efetuar a repartição das responsabilidades, propondo uma nova redação para o artigo 506.º, n.º 1: «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».⁶²

⁶⁰ Como indicam PIRES DE LIMA/ANTUNES VARELA em *Código Civil Anotado*, anotação ao art 505.º «No caso de colisão entre dois veículos, diz o artigo 506.º, a responsabilidade só é repartida pelos dois, se nenhum dos condutores tiver culpa no acidente. Isto quer dizer que, se houver culpa de um deles, sobre ele recai toda a responsabilidade. (...) se houver culpa de algum ou de alguns, apenas os culpados respondem(...)».

⁶¹ *Manual Prático dos Acidentes de Viação*, Porto Editora, 1987.

⁶² *Estudos sobre a responsabilidade civil*, Coimbra Editora, Coimbra, 1983, p 192 e ss.

5. Ensaio de resolução de hipóteses práticas tipificadas

Do exposto, resulta que os velocípedes se encontram abrangidos pelo regime de responsabilidade civil consagrado no artigo 503.º, n.º 1, embora com algumas particularidades, podendo resultar para o seu detentor efetivo a obrigação de indemnizar o(s) possíveis lesado(s). Assim, as disposições dos artigos referentes à responsabilidade civil por acidentes de viação, nomeadamente os artigos 503.º, n.º 3⁶³, 505.º e 506.⁶⁴ do CC, são igualmente aplicáveis a esta categoria de veículos. Para compreender o alcance de tais afirmações cumpre realizar uma exposição das suas consequências, pelo que procuraremos responder adiante às questões colocadas na introdução do presente trabalho.

Tendo em conta o que se disse acerca do concurso entre risco do veículo e conduta do lesado, assim como a presunção de inimputabilidade consagrada no artigo 488.º, n.º 2, e ainda a definição de *ciclista supra* apresentada, a resolução dos subsequentes tipos de hipóteses práticas será repartida conforme as idades dos condutores do velocípede: A) entre 1 e 6 anos (presumidos inimputáveis); B) entre 7 e 9 anos (não abrangidos pelo conceito de *ciclista* e pela presunção de inimputabilidade) e C) a partir dos 10 anos (considerados já *ciclistas*). Assim,

A) Suponhamos que um menor com 5 anos circula com num velocípede e colide com um veículo automóvel que circula na mesma via, conduzido pelo seu proprietário, tendo ambos contribuído para o acidente e **A.1)** Sabendo que apenas o menor com 5 anos sofreu danos – *Quid iuris?* **A.2)** E se ambos sofreram danos? **A.3)** E se apenas o condutor do automóvel sofreu danos?

A.1) Na hipótese de, da colisão entre um velocípede conduzido por um menor com 5 anos e um veículo automóvel, resultarem danos apenas para o menor, a *responsabilidade do condutor/detentor do veículo automóvel* poderá resultar da:

⁶³ Refere este art que «aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos que causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte; se, porém, o conduzir fora do exercício das suas funções de comissário, responde nos termos do n.º 1». Veja-se o exemplo de empresas de distribuição efetuadas por velocípedes, como os CTT – Correios de Portugal, S.A. e a Camisola Amarela.

⁶⁴ Sendo os velocípedes verdadeiros veículos, quando conduzidos por ciclistas, ao abrigo do art 503.º do CC, são igualmente aplicáveis as disposições do CC referentes à colisão de veículos, entre velocípedes e automóveis ou entre dois ou mais velocípedes.

A.1.1 Responsabilidade pelo risco do detentor do automóvel

Caso o detentor do veículo automóvel seja responsável nos termos do artigo 503.º, n.º 1 (responsabilidade pelo risco) e o menor (lesado), presumido inimputável pelo artigo 488.º, n.º 2, tenha contribuído para o acidente sem culpa (contribuição causal), a exclusão ou não da responsabilidade do detentor do veículo (lesante) dependerá da interpretação do artigo 505.º e 570.º, ⁶⁵conforme as posições doutrinárias expostas em 4.3.1. A solução apresentada será a mesma caso, ilidida a presunção de inimputabilidade do artigo 488.º, n.º 2, o menor tenha contribuído com culpa. Poderá ainda responsabilizar-se os pais do menor por violação do dever de velar pela sua segurança (artigo 1878.º⁶⁶).

A.1.2 Culpa do condutor do automóvel

Perante a culpa do condutor do veículo automóvel, nos termos do artigo 483.º e a contribuição causal (sem culpa) do menor para o acidente⁶⁷, a eventual redução da responsabilidade do condutor do automóvel seria porventura suscitada ao abrigo do artigo 570.º. No entanto, uma vez que se trata de um menor inimputável, que contribuiu para o acidente (sem culpa), em rigor aquela norma não será aplicável, uma vez que pressupõe a culpa do lesado. Deste modo, a possível redução da responsabilidade do condutor do automóvel será avaliada no plano da causalidade.⁶⁸ Ilidida a presunção de inimputabilidade e considerado o menor culpado (o que se afigura pouco provável), a redução da indemnização seria efetuada nos termos do artigo 570.º. Poderá ainda responsabilizar-se os pais do menor por violação do dever de velar pela sua segurança (artigo 1878.º).

A.2) Na segunda hipótese, em que da colisão de um veículo automóvel com um velocípede conduzido por um menor com 5 anos, resultem danos para ambos, sendo por isso, tanto o condutor do automóvel como o menor lesante(s) e lesado(s), poderemos ter as seguintes situações:

⁶⁵ Em rigor, caso não exista culpa do menor, o art 570.º não poderá ser aplicado, uma vez que exige a culpa do lesado. Assim, a exclusão ou não da responsabilidade do detentor do automóvel, terá de ser averiguada no plano da causalidade.

⁶⁶ Refere este art que «*compete aos pais, no interesse dos filhos, velar pela segurança e saúde destes, prover ao seu sustento, dirigir a sua educação, representá-los, ainda que nascituros, e administrar os seus bens*».

⁶⁷ E desde que não ilidida a presunção de inimputabilidade do art 488.º, n.º 2.

⁶⁸ Quanto à aplicação do art 570.º aos inimputáveis veja-se HENRIQUE SOUSA ANTUNES, Cit, p 323 e ss.

A.2.1 Responsabilidade pelo risco do detentor do automóvel

Veja-se, como exemplo, a situação em que o detentor do veículo automóvel ao travar bruscamente para tentar evitar a colisão bate com a cabeça no volante. O menor, que entrou repentinamente na faixa de rodagem do automóvel, cai do velocípede na sequência do embate, sofrendo danos.⁶⁹

Sendo o detentor do veículo automóvel responsável, nos termos do artigo 503.º, n.º 1 (responsabilidade pelo risco) e o menor tenha contribuído para o acidente, sem culpa (mera contribuição causal), a responsabilidade do detentor do automóvel será ou não excluída em conformidade com os artigos 505.º e 570.º, de acordo com as teses expostas em 4.3.1. A solução apresentada será ainda aplicável caso o menor seja considerado culpado (porque ilidida a presunção de inimputabilidade). Pelos danos provocados pelo menor, poderão ser responsáveis os seus pais, nos termos do artigo 491.º⁷⁰ (culpa *in vigilando*) ou o próprio menor, desde que preenchidos os requisitos do artigo 489.º relativo à indemnização por pessoa não imputável.⁷¹ Pelos danos sofridos pelo menor, poderão ainda ser responsáveis os seus pais, por violação do dever de velar pela sua segurança (artigo 1878.º).

⁶⁹ Na hipótese apresentada, não será aplicável o art 506.º do CC, pelas razões já expostas. Nestes termos, e não existindo norma que permita englobar os danos, assumimos que cada um dos intervenientes (responsáveis) será responsável pelos danos provocados ao outro.

⁷⁰ Refere o art que «*As pessoas que, por lei ou negócio jurídico, forem obrigadas a vigiar outras, por virtude da incapacidade natural destas, são responsáveis pelos danos que elas causem a terceiro, salvo se mostrarem que cumpriram o seu dever de vigilância ou que os danos se teriam produzido ainda que o tivessem cumprido*».

⁷¹ Quanto à responsabilidade *in vigilando*, veja-se o Ac. do TRG, de 04-04-2013 (Proc. n.º 97/05.7TBPVL.G2) que refere: «*resultando provado que a mãe do menor, que regressava a casa e se encontrava entre 10 a 20 metros de distância, viu o autor pendurar-se no taipal do veículo, ocorre uma situação de culpa in vigilando, nos termos do artigo 491.º do Código Civil. Sendo o ato do menor determinante na produção do acidente, afigura-se correta a repartição do risco da condução com o grau de culpa do lesado (culpa in vigilando), na proporção de 80% e 20%, respetivamente*». De notar que, no acórdão em questão, admitindo o concurso entre o risco e a culpa do lesado, o art 491.º foi utilizado para reduzir a responsabilidade objetiva do detentor do veículo automóvel. No entanto, aquele art (491.º) refere que os vigilantes «*são responsáveis pelos danos que elas causem a terceiro*». No caso do acórdão, o menor não era lesante, mas mero lesado, pelo que a responsabilidade dos pais deveria ter sido analisada tendo em conta o art 1878.º, uma vez que não se encontravam preenchidos os requisitos do art 491.º. Com interesse, veja-se ainda o Ac. STJ, de 06-05-2008 (Proc. n.º 08A1042), onde na colisão de veículos, o menor que conduzia um motociclo, provocou e sofreu danos. A Autora acusava os pais do menor (Réus) de incumprirem com o dever de vigilância consagrado no art 491.º, tendo o tribunal considerado que «*No caso dos autos, tendo o menor 15 anos de idade, o que faz com que segundo as regras de experiência de vida, a vigilância dos pais não seja tão intensa e presente, também, fisicamente, como quando os filhos são mais novos e não têm a percepção do desvalor dos seus atos nem avaliam as consequências da sua atuação, não é de considerar que os pais omitiram o seu dever de vigilância, por naquele dia o menor ter conduzido o motociclo, já que os pais, nem desse fato tinham conhecimento, não sendo suficiente o ter-se provado que sabiam que o filho tinha tal veículo*».

A.2.2 *Culpa do condutor do automóvel*

Havendo responsabilidade do condutor (e detentor) do automóvel, nos termos do artigo 483.º e contribuição causal (sem culpa) do menor, desde que não ilidida a presunção do artigo 488.º, n.º 2, a eventual redução da responsabilidade do condutor do automóvel será averiguada no plano da causalidade. Caso seja ilidida a presunção de inimputabilidade, será aplicável o artigo 570.º. Pelos danos provocados pelo menor, poderão ser responsáveis os seus pais, nos termos do artigo 491.º (culpa *in vigilando*), ou o próprio menor, desde que preenchidos os requisitos do artigo 489.º relativo à indemnização por pessoa não imputável. Pelos danos sofridos pelo menor, poderão ainda ser responsáveis os seus pais, por violação do dever de velar pela sua segurança (artigo 1878.º).

A.3) Vejamos a hipótese em que na colisão com um velocípede conduzido por um menor com 5 anos, apenas o condutor do automóvel sofreu danos. Trata-se de uma situação em que o condutor do automóvel é o único lesado. Tendo em conta a presunção de inimputabilidade do artigo 488.º, n.º 2, tendo o menor provocado danos, os pais serão responsáveis nos termos do artigo 491.º, ou o menor nos termos do artigo 489.º, desde que preenchidos os respetivos requisitos. Ilidida a presunção de inimputabilidade, o menor poderá, desde que preenchidos os demais requisitos, ser responsável com culpa nos termos do artigo 483.º e ainda os pais nos termos do artigo 491.º.

B) Suponhamos que um menor com 8 anos circula num velocípede e colide com um veículo automóvel conduzido pelo seu proprietário que circula na mesma via, tendo ambos contribuído para o acidente e **B.1)** Sabendo que apenas o menor com 8 anos sofreu danos – *Quid iuris?* **B.2)** E se ambos sofreram danos? **B.3)** E se apenas o condutor do automóvel sofreu danos?

B.1) Na hipótese de, na colisão de um veículo automóvel com um velocípede conduzido por um menor com 8 anos, resultarem danos apenas para o menor, poderemos admitir as seguintes situações:

B.1.1 *Responsabilidade pelo risco do detentor do automóvel*

Estando em causa a responsabilidade pelo risco do detentor efetivo do veículo automóvel (lesante), nos termos do artigo 503.º, n.º 1, e a culpa do menor com 8 anos [ou a contribuição causal (sem culpa) do menor (porque considerado inimputável)], a responsabilidade do detentor do automóvel será ou não excluída pela aplicação dos

artigos 505.º ou 570.º, conforme as teses já expostas em 4.3.1.⁷² Poderá ainda responsabilizar-se os pais do menor por violação do dever de velar pela sua segurança (artigo 1878.º).

B.1.2 Culpa do condutor do automóvel

Na hipótese de existir responsabilidade com culpa do condutor do veículo automóvel (lesante), nos termos do artigo 483.º, e culpa [ou contribuição causal (sem culpa)] do menor, a redução da indemnização devida será averiguada nos termos do artigo 570.º.^{73/74} Poderá ainda responsabilizar-se os pais do menor por violação do dever de velar pela sua segurança (artigo 1878.º).

B.2) Na situação de tanto o condutor do veículo automóvel como o menor com 8 anos que circula com um velocípede, sofrerem danos, podem ser apresentadas as seguintes hipóteses:

B.2.1 Culpa do condutor do automóvel

Caso exista responsabilidade com culpa do condutor do veículo automóvel e responsabilidade com culpa do menor com 8 anos, nos termos do artigo 483.º, a averiguação da responsabilidade de ambos pelos danos provocados será efetuada com base no artigo 570.º, com a particularidade de existirem dois lesados. Ou seja, à responsabilidade/culpa do condutor do veículo automóvel, como lesante, corresponde a culpa do menor como lesado e à responsabilidade/culpa do menor, como lesante, corresponde a culpa do condutor do veículo automóvel como lesado. Acresce que poderá ainda estar em causa a responsabilidade dos pais do menor, de acordo com o artigo 491.º,

⁷² Veja-se o Ac. TRL, de 05-05-2009 (Proc. n.º 5877/2008-7), onde o tribunal determinou a exclusão da responsabilidade objetiva do detentor do veículo automóvel devido à culpa do lesado peão, nos termos do art 505.º e ainda o Ac. STJ, de 03-12-2009 (Proc. n.º 81/08.9TBFLG.G1.S1), que tendo atribuído o acidente a culpa exclusiva do lesado, menor que circulava num velocípede, excluiu qualquer responsabilidade do detentor do veículo (ainda que tenha ponderado a existência de um risco concreto ou específico do veículo automóvel).

⁷³ No caso do texto, na situação de o menor não ser considerado culpado, existindo apenas uma contribuição causal para o acidente, em rigor não se poderá aplicar o art 570.º, que pressupõe a culpa do lesado, pelo que a eventual redução de responsabilidade do condutor do automóvel será efetuada no plano da causalidade.

⁷⁴ Nestas hipóteses, tratando-se de um menor com 8 anos, é para todos os efeitos equiparado a um peão, pelo que veja-se a título de exemplo Ac. STJ, de 16-10-2001 (Proc. n.º 01A1880) que tendo em conta a culpa do lesado considerou que «nos termos do n.º 1 do art. 570.º do CC, deve a indemnização pelos danos causados pelo atropelamento ser reduzida em 20%»; Ac. STJ, de 02-10-2008, (Revista n.º 1998/08) «Entende-se, pois, que, havendo concorrência de culpas - art. 570.º do CC - de ambos os intervenientes no acidente, esta concorrência se deve quantificar em 50% para cada um deles»; Ac. STJ, de 13-01-2009 (Proc. n.º 08A3747) «Sendo causais e culposas as condutas do lesante e do lesado, há necessidade de proceder à graduação prevista no art. 570.º CC, fazendo refletir na indemnização a conculpabilidade e a contribuição de cada um para o fato danoso».

pelos danos do condutor do automóvel. Pelos danos sofridos pelo menor, podem ainda ser os seus pais responsáveis por violação do dever de velar pela sua segurança (artigo 1878.º).

Na situação de existir apenas culpa do condutor do veículo nos termos do artigo 483.º, e contribuição causal (sem culpa) do menor com 8 anos, a solução será igual à apresentada no ponto A.2.2 (menor com 5 anos).

B.2.2 Responsabilidade pelo risco do detentor do automóvel

Sendo o detentor do veículo automóvel responsável nos termos do artigo 503.º, n.º 1 (responsabilidade pelo risco) e o menor com 8 anos tiver contribuído para o acidente com culpa, [ou sem culpa (por exemplo, porque considerado inimputável nos termos do artigo 488.º)], a responsabilidade do detentor do automóvel será averiguada tendo em conta os artigos 505.º ou 570.º⁷⁵, conforme as teses apresentadas em 4.3.1⁷⁶. Pelos danos provocados pelo menor, este será responsável, quando exista culpa sua, nos termos do artigo 483.º ou, sendo considerado inimputável, nos termos do artigo 489.º, desde que preenchidos os respetivos requisitos. Poderão ainda ser responsáveis os pais do menor, pelos danos provocados ao condutor do automóvel, como pessoas obrigadas à vigilância de outrem por virtude da sua incapacidade natural, de acordo com o artigo 491.º (culpa *in vigilando*)⁷⁷. Pelos danos sofridos pelo menor, podem ainda ser os seus pais responsáveis por violação do dever de velar pela sua segurança (artigo 1878.º).

B.3) Na hipótese de apenas o condutor do automóvel sofrer danos (lesado) e havendo culpa do menor com 8 anos, este será responsável nos termos gerais da responsabilidade civil por fatos ilícitos e culposos (artigo 483.º do CC). A esta responsabilidade, poderá acrescer ainda a responsabilidade dos pais nos termos do artigo 491.º do CC. Caso o menor com 8 anos seja considerado inimputável, a solução será igual à apresentada no ponto A.3 (menor com 5 anos).

⁷⁵ Na hipótese de o menor não ser considerado culpado, existindo apenas uma contribuição causal (sem culpa) para o acidente, em rigor não se poderá aplicar o art 570.º, que pressupõe a culpa do lesado, pelo que a eventual redução de responsabilidade do detetor do automóvel será efetuada no plano da causalidade.

⁷⁶ Na hipótese apresentada, não será aplicável o art 506.º do CC, pelas razões já expostas. Nestes termos, e não existindo norma que permita englobar os danos, assumimos que cada um dos intervenientes (responsáveis) será responsável pelos danos provocados ao outro.

⁷⁷ Na hipótese do texto, ainda que o menor seja responsável com culpa, nos termos do art 483.º, poderão ainda assim os pais deste ser responsáveis de acordo com o art 491.º, sendo a responsabilidade solidária, nos termos do art 497.º.

Passamos agora para a resolução de algumas hipóteses, tendo por base o conceito de *ciclista* por nós avançado em 2.2 e o devido enquadramento legal (no que à responsabilidade objetiva se refere), procurando refletir as suas consequências práticas.

C) Suponhamos que um menor com 14 anos circula num velocípede (preenchendo-se os requisitos do conceito de *ciclista*) e colide com um veículo automóvel conduzido pelo seu proprietário que circula na mesma via e **C.1)** Sabendo que apenas o menor com 14 anos sofreu danos – *Quid iuris?* **C.2)** E se ambos sofreram danos? **C.3)** E se apenas o condutor do automóvel sofreu danos?

C.1) Na hipótese de, na colisão entre um automóvel e um velocípede, conduzido por um menor com 14 anos, resultarem danos apenas para o menor, podem ser apresentadas as seguintes soluções:

C.1.1 *Responsabilidade pelo risco do detentor do automóvel*

Na hipótese de o detentor do automóvel (lesante) ser responsável nos termos do artigo 503.º, n.º 1 e o menor com 14 anos (lesado) ter contribuído, com culpa, para o acidente, a responsabilidade do primeiro poderá ser excluída nos termos do artigo 505.º e 570.º, tendo em consideração o que se disse acerca da concorrência entre o risco e a culpa do lesado.⁷⁸

Vejamos agora a hipótese de o detentor do automóvel ser responsável pelo risco, nos termos do artigo 503.º, n.º 1, e ao mesmo tempo os riscos do velocípede tenham contribuído para o acidente, embora sem provocar danos a outrem. Veja-se o exemplo de um automóvel que embate num velocípede, porque os travões do primeiro não funcionaram corretamente e ainda porque rebentou um pneu ao segundo, resultando danos apenas para o condutor do velocípede (*ciclista*). Nesta hipótese, a aferição da responsabilidade do detentor do automóvel será efetuada nos termos do artigo 506.º, n.º 1 que refere que *«Se da colisão entre dois veículos resultarem danos em relação aos dois ou em relação a um deles, e nenhum dos condutores tiver culpa no acidente, a*

⁷⁸ Nesse sentido veja-se: Ac. TRL de 25-02-2010 (Proc. n.º 71/07.9TBVFC.L1-2) que considerou que a responsabilidade pelo risco do detentor de um automóvel se encontrava excluída, de acordo com o art 505.º, tendo em conta que a conduta do lesado – condutor de um ciclomotor – fora causa exclusiva do acidente; Ac. TRC de 14-07-2010 (Proc. n.º 661/09.5TBTMR.C1), que, na colisão entre dois veículos automóveis, concluiu pela exclusão da responsabilidade do lesante por culpa do lesado, nos termos do art 505.º; Ac. TRG de 04-12-2012 (Proc. n.º 1521/10.2TBVCT.G1) que na colisão entre um veículo automóvel e um velocípede, conduzido por um jovem com quase 18 anos, concluiu pela exclusão da responsabilidade do detentor do automóvel devido à culpa exclusiva do lesado para o acidente. Não obstante, o tribunal averigua no caso concreto se porventura os riscos do veículo não teriam concorrido para o acidente.

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 indenizar»⁷⁹. (sublinhado nosso)

C.1.2 Culpa do condutor do veículo automóvel

Caso o condutor do veículo automóvel seja responsável com culpa, de acordo com o artigo 483.º e em resultado tiver provocado danos ao condutor do velocípede, menor com 14 anos, que também ele contribuiu com culpa para o acidente, a responsabilidade do condutor do automóvel será «concedida, reduzida ou mesmo excluída» tendo em conta o regime do artigo 570.º, referente à culpa do lesado.^{81/82}

Na hipótese de o condutor do automóvel ter atuado com culpa, provocando danos ao condutor do velocípede (*ciclista*), menor com 14 anos e, do mesmo modo, os riscos do velocípede tiverem contribuído para o acidente, poderá a responsabilidade do condutor do automóvel ser atenuada tendo em conta a contribuição do risco do velocípede para o acidente? A resposta a esta questão passará pela aceitação ou não da concorrência entre riscos do veículo e culpa do outro condutor, nos termos expostos no ponto 4.3.2.

⁷⁹ Como refere DARIO MARTINS DE ALMEIDA, Cít P 348-349 «*Na segunda hipótese, respeitante à existência de danos causados apenas num dos veículos colididos, funciona a mesma regra: reparte-se a responsabilidade nesse dano, segundo a proporção em que o risco de cada um dos veículos para ele contribuiu*».

⁸⁰ A expressão responsabilidade não se afigura feliz quando estão em causa danos apenas de um dos veículos, uma vez que ninguém pode ser responsável perante si próprio. De fato, a responsabilidade não será repartida, uma vez que apenas o detentor do automóvel provocou danos e o ciclista é mero lesado. Por essa razão, a responsabilidade do detentor do automóvel será equacionada tendo em conta a contribuição dos riscos do velocípede para os danos.

⁸¹ Como exemplos veja-se: Ac. STJ, de 21-05-2002 (Proc. n.º 02A1114) «*O autor, que conduzia um velocípede com motor, não respeitou o sinal STOP, entrando numa estrada nacional de grande movimento e invadindo a faixa de rodagem por onde circulava um auto-ligeiro a mais de 90 Km/hora, cujo condutor conduzia distraído; nestas circunstâncias, foi bem repartida a culpa entre o autor, 75%, e o condutor do auto-ligeiro, 25%*»; Ac. STJ, de 29-01-2008 (Proc. n.º 07A3014) «*Por isso, mantendo a proporção indicada em I, ante a culpa concorrente dos protagonistas do acidente (art. 570.º do CC) será na indemnização a fixar que se repercutirá a “sanção” para o comportamento omissivo da vítima condutor do motociclo*»; Ac. STJ, de 05-11-2009 (Proc. n.º 381-2002.S1) «*Radicando a culpa de ambos os condutores, intervenientes no acidente, na violação de normas estradais, legais e regulamentares, constitui «questão de direito» o apuramento, face à matéria de fato fixada, dos comportamentos culposos, concausais do acidente, bem como a graduação do relevo das respetivas culpas na fixação dos montantes indemnizatórios a arbitrar, nos termos do nº1 do art. 570º do CC*».

⁸² Não sendo possível aferir a medida da contribuição da culpa de cada condutor para o acidente, o art 506.º, n.º 2 refere que «*Em caso de dúvida, considera-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*». Quanto à aplicação deste art veja-se o Ac. STJ, de 08-04-2010 (Proc. n.º 608/06.OTBPMS.C1.S1).

C.2) Na hipótese de, na colisão de um veículo automóvel e de um velocípede, conduzido por um menor com 14 anos, ambos os intervenientes sofrerem danos, podem ser apresentadas as seguintes soluções:

C.2.1 *Responsabilidade pelo risco do detentor do automóvel*

Verificando-se a responsabilidade pelo risco do detentor do veículo automóvel, nos termos do artigo 503.º, n.º 1 e a responsabilidade pelo risco do detentor do velocípede (que, como vimos supra, poderá ou não ser o menor de 14 anos)⁸³, também nos termos do artigo 503.º, n.º 1, a repartição da responsabilidade passará pela aplicação do regime do artigo 506.º, n.º 1, sendo esta aferida na medida em que o risco de cada um dos veículos contribuiu para os danos^{84/85}.

Acresce que, ao lado da responsabilidade pelo risco do detentor do veículo automóvel, nos termos do artigo 503.º, n.º 1 poderá existir a responsabilidade com culpa do menor com 14 anos que circula num velocípede, nos termos do artigo 483.º. Na nossa hipótese, caso não se aceite a tese da concorrência entre a culpa do condutor do velocípede (menor com 14 anos) e os riscos do veículo automóvel, a responsabilidade do detentor do veículo automóvel será excluída pela culpa do *ciclista*. Aceitando a tese da concorrência, caberia ao juiz, no caso concreto, averiguar a medida da contribuição dos riscos do veículo automóvel e da culpa do *ciclista*.

⁸³ De fato, conforme exposto em 3.2, o condutor do velocípede – o *ciclista* – poderá não ser o seu detentor efetivo. Na situação do texto, os detentores do veículo poderão ser, para além do menor, os pais deste.

⁸⁴ Esta foi a solução alcançada pelo nosso Código Civil, havendo, no entanto, outras respostas. Assim, uma primeira tese defenderia que o detentor de cada um dos veículos seria responsável pelos danos causados ao outro. Outros autores defendem que nenhum dos lesados poderia exigir uma indemnização ao outro. Para melhor compreensão e alcance das diferentes posições veja-se ANTUNES VARELA, Cit 684-685.

⁸⁵ Por ventura, com probabilidade, a responsabilidade que caberá ao detentor do velocípede será inferior à do detentor do veículo automóvel, uma vez que a contribuição dos riscos do velocípede será, na grande maioria dos casos, inferior à do automóvel. Quanto à determinação do risco, adianta DARIO MARTINS DE ALMEIDA, Cit 359-360, que se deverá lançar mão de um critério de equidade, «*embora na base do respetivo juízo esteja a realidade concreta*». Em princípio, um automóvel será perigoso para um velocípede, embora já não o seja, na mesma proporção para um comboio ou elétrico. No entanto, as características do caso concreto, como é exemplo a velocidade que um veículo pode atingir, podem alterar a posição de um veículo face a outro. Deste modo, refere o Autor que «*(...) o velocípede, enquanto impelido à mercê do brusco declive da estrada ou pela violência do vento, poderia constituir um risco maior que o automóvel (...)*». Veja-se ainda o Ac. STJ, de 06-11-2003 (Proc. n.º 03B2997), que concluiu pela responsabilidade do detentor de um veículo automóvel e do detentor de um velocípede com motor, na proporção de 70% para o primeiro e 30% para o segundo, uma vez que, no entendimento do tribunal, as dimensões, peso e velocidade do veículo automóvel comportam um risco bem superior ao do velocípede.

C.2.2 Culpa do condutor do veículo automóvel

Na hipótese de terem contribuído para o acidente, tanto a culpa do condutor do automóvel como a culpa do menor com 14 anos (*ciclista*), nos termos do artigo 483.º, a responsabilidade será repartida na medida da culpa de cada um dos condutores. Deverá ainda ser tido em conta o artigo 570.º, com a particularidade de existirem dois lesados. Quer isto dizer que, à culpa de um condutor na produção dos danos corresponde a culpa do lesado (que será o outro condutor) e vice-versa. Vejamos a hipótese de ambos os condutores, do automóvel e velocípede, atuarem com culpa, por exemplo por conduzirem em excesso de velocidade e ambos sofrem danos com a colisão de veículos. À culpa na produção dos danos do condutor do automóvel corresponde a culpa do lesado *ciclista*, assim como, à culpa do *ciclista* na produção dos danos corresponde a culpa do lesado condutor do automóvel⁸⁶.

Vejamos agora a hipótese de tanto o condutor do veículo automóvel como o menor com 14 anos que circula num velocípede sofrerem danos resultantes da colisão e de o condutor do primeiro veículo ter atuado com culpa, nos termos do artigo 483.º e o menor com 14 anos, que circula num velocípede, ser responsável pelo risco, nos termos do artigo 503.º, n.º 1. Conforme exposto *supra*, a responsabilidade pelo risco do menor será, segundo uma tese tradicional, afastada pela culpa do outro condutor. Não obstante, e caso se admita a concorrência entre o risco do veículo e a culpa do outro condutor, o juiz poderá, no caso concreto, averiguar a medida das responsabilidades.

C.3) Na hipótese de, na colisão de um veículo automóvel com um velocípede conduzido por um menor com 14 anos apenas o condutor do veículo automóvel sofrer danos, podem ser apresentadas as seguintes soluções:

C.3.1 Responsabilidade pelo risco do detentor do velocípede

Tendo apenas o condutor do veículo automóvel sofrido danos, o detentor do velocípede poderá ser responsável nos termos do artigo 503.º, n.º 1. Poderá ao mesmo tempo, o condutor do veículo automóvel (lesado) ter contribuído para o acidente, com culpa, pelo que a responsabilidade do detentor do velocípede poderá ser excluída, conforme as diferentes posições doutrinárias, nos termos do artigo 505.º e 570.º, tendo em consideração o que se disse acerca da concorrência entre o risco e a culpa do lesado.

⁸⁶ Vide ANTUNES VARELA, Cit P 682.

Vejamos agora a hipótese de detentor do velocípede, menor com 14 anos⁸⁷, ser responsável pelo risco, nos termos do artigo 503.º, n.º 1 e, ao mesmo tempo, terem os riscos do veículo automóvel contribuído para o acidente, embora sem provocar danos a outrem. Nesta hipótese, a responsabilidade do detentor do velocípede será averiguada nos termos do artigo 506.º, n.º 1, na proporção em que o risco de cada veículo houver contribuído para os danos. Assim, se os danos sofridos pelo automobilista foram de € 600 (seiscentos euros) e os riscos do automóvel contribuíram em 2/3 e os riscos do velocípede em 1/3, o detentor do velocípede teria de pagar ao automobilista apenas € 200 (duzentos euros).

C.3.2 Culpa do ciclista

Caso o *ciclista*, menor com 14 anos, seja responsável com culpa, de acordo com o artigo 483.º e em resultado tiver provocado danos ao condutor do automóvel, que também contribuiu com culpa para o acidente, a responsabilidade do *ciclista* será aferida tendo em conta o artigo 570.º, referente à culpa do lesado.

Na hipótese de o *ciclista* ter atuado com culpa, provocando danos ao condutor do automóvel e, do mesmo modo, os riscos deste veículo tiverem contribuído para o acidente, a responsabilidade do *ciclista* poderá ser atenuada, tendo em conta a contribuição do risco do automóvel para o acidente, caso se aceite (ou não) a concorrência entre a culpa de um condutor (no caso o *ciclista*) e os riscos do outro veículo (no caso o automóvel).

D) Imaginemos agora que um menor com 14 anos circula com um velocípede e atinge um menor com 5 anos que atravessa a estrada de repente, provocando-lhe danos. O menor com 14 anos, verdadeiro *ciclista*, que circula com um velocípede, desde que demonstrado que detém a direção efetiva do veículo, será responsável nos termos do artigo 503.º, n.º 1, sendo a sua responsabilidade objetiva possivelmente excluída ou reduzida nos termos do artigo 505.º ou 570.º⁸⁸, consoante as teses expostas em 4.3.1. Poderá ocorrer que o

⁸⁷ Mais uma vez se realça que o verdadeiro detentor do velocípede poderá não ser o menor, mas os seus pais.

⁸⁸ De notar que na hipótese de o menor com 5 anos ser presumido inimputável, o art 570.º não poderá, em rigor, ser aplicado, uma vez que pressupõe a culpa do lesado, pelo que. Nesta hipótese, a redução da responsabilidade do detentor do velocípede será equacionada no plano da causalidade.

menor com 14 anos, condutor do velocípede, seja responsável também a título de culpa, nos termos do artigo 483.º e ainda os seus pais nos termos do artigo 491.º⁸⁹.

E) Vejamos a hipótese de um menor com 11 anos circular com um triciclo e embater num menor com 5 anos, provocando-lhe danos. Não sendo o triciclo considerado veículo para efeitos do CE e, conseqüentemente, para efeitos da aplicação do artigo 503.º, n.º 1, não poderia estar em causa, na presente hipótese, a responsabilidade objetiva consagrada no CC. Deste modo, o menor com 11 anos apenas poderia ser responsável, com culpa, nos termos do artigo 483.º, ou os seus pais nos termos do artigo 491.º.

Em conclusão, no que respeita à responsabilidade civil pelo risco, os detentores efetivos dos velocípedes poderão ser considerados responsáveis pelos danos que causarem com a sua utilização, nos termos do artigo 503.º do CC – *responsabilidade objetiva*. Evidentemente, para a responsabilização dos detentores de velocípedes será necessário que, além dos requisitos gerais do artigo 503.º, n.º1, se encontrem preenchidas as condições particulares apresentadas, i.e. ser (i) um *ciclista*, tal como definido no ponto 3.2 do presente trabalho, que circule com (ii) um velocípede.

⁸⁹ Veja-se o Ac. TRL, de 18-06-2013 (Proc. n.º 1579/05.6TBALQ.L1-7), que concluiu pela responsabilidade com culpa de um menor com 11 anos que circulava com um velocípede e pela responsabilidade dos pais nos termos do art 491.º e ainda Ac. TRC, de 17-09-2013 (Proc. n.º 2654/03.7TBPBL.C1).

6. O seguro de responsabilidade civil

O Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto (com as alterações que lhe foram introduzidas pela Retif. n.º 96/2007 e Decreto-Lei n.º 153/2008, de 6 de Agosto)⁹⁰, que regula atualmente o regime do sistema de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, impõe a obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil apenas para os responsáveis por veículos terrestres a motor para cuja condução seja necessário um título específico⁹¹, excluindo de tal obrigação os responsáveis pela circulação de veículos de caminhos-de-ferro.⁹² A obrigação de constituição do seguro obrigatório de responsabilidade civil recai sobre o proprietário do veículo, excetuando-se os casos de usufruto, venda com reserva de propriedade e regime de locação financeira, em que a obrigação recai, respetivamente, sobre o usufrutuário, adquirente ou locatário⁹³. Não obstante, admite o referido diploma que se qualquer pessoa celebrar, relativamente ao veículo, um contrato de seguro, a obrigação de o celebrar pelo seu proprietário (ou usufrutuário, adquirente ou locatário) fica suprida, enquanto o contrato produzir efeitos.⁹⁴

Com efeito, embora os velocípedes também sejam veículos de circulação terrestre, como referido no ponto 3.1 do presente trabalho, os seus responsáveis ficam excluídos da obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil, pelo facto de o velocípede não ter motor e por não ser exigido para a sua condução um título específico. De facto, a 1.ª Diretiva Europeia sobre o seguro automóvel (Diretiva n.º 72/166/CE), define, no artigo 1.º, n.º 1, veículo como *«qualquer veículo automóvel destinado a circular sobre o solo, que possa ser acionado por uma força mecânica, sem estar ligado a uma via férrea, bem como os reboques, ainda que não atrelados»*. Do mesmo modo, o Decreto-Lei 291/2007, de 21 de Agosto regula o «Regime do sistema de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel». (sublinhado nosso)

⁹⁰ Que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/14/CE («5.ª Diretiva sobre o Seguro Automóvel»), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Diretivas n.º 72/166/CEE de 24 de Abril, 84/5/CEE de 30 de Dezembro de 1983, 90/232/CEE de 14 de Maio de 1990 e 2000/26/CE, de 16 de Maio de 2000.

⁹¹ Conforme art 4.º do diploma.

⁹² Nos termos do art 4.º, n.º 3 do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, os veículos ao serviço dos sistemas de Metro são equiparados aos veículos de caminhos-de-ferro.

⁹³ Conforme art 6.º do referido diploma.

⁹⁴ Por hipótese, no que aos velocípedes importa, e tendo por base as soluções do regime atual de seguro obrigatório, o fato de os responsáveis por estes veículos poderem ser menores, incapazes de celebrar um contrato de seguro, teria de ser ultrapassado pelo exercício do poder paternal dos pais. Não obstante, o art 15.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, refere que o contrato de seguro (ainda que celebrado pelos pais do menor) garante a responsabilidade civil dos legítimos detentores e condutores do veículo.

Deste modo, na hipótese de um ciclista provocar danos a outrem, sendo responsável, como detentor, nos termos do artigo 503.º, n.º 1 do CC, os danos por si provocados não se encontram cobertos por um seguro de responsabilidade civil. Nessa hipótese, o lesado com direito a indemnização não beneficiará de uma proteção garantida pelo seguro de responsabilidade civil, ficando à mercê da capacidade financeira do responsável pelo acidente, detentor do velocípede.

A obrigatoriedade de celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil para os responsáveis por velocípedes já foi colocada à Comissão das Comunidades Europeias.⁹⁵ A Comissão respondeu a ambas as questões indicando que nenhum Estado Membro lhe comunicara a intenção de abranger os responsáveis por velocípedes na obrigatoriedade de constituírem um seguro de responsabilidade civil, nem tão pouco tencionara a Comissão apresentar ou ponderar a obrigatoriedade desse seguro para esses responsáveis, cabendo aos Estados Membros decidir tal questão. Não havendo qualquer iniciativa europeia para a regulamentação da sujeição dos responsáveis de velocípedes ao seguro de responsabilidade civil obrigatório, caberia aos Estados Membros regular tal situação. Não obstante não ser obrigatória a celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil para os responsáveis por velocípedes, estes poderão celebrar, facultativamente, um contrato de seguro.

Tendo em conta a legislação vigente, no que ao seguro de responsabilidade civil por acidentes de viação se refere, e o que se adiantou em relação à responsabilidade civil pelo risco dos velocípedes, na hipótese de colisão entre um veículo automóvel e um velocípede, conduzido por um ciclista, a responsabilidade será repartida tendo em conta o artigo 506.º do CC. Da aplicação daquele artigo resultará a responsabilização de ambos os detentores, por exemplo, na proporção de 30% para o responsável pelo automóvel e 70% para o responsável pelo velocípede, sendo que apenas a responsabilidade do detentor do veículo automóvel estaria coberta pelo seguro de responsabilidade civil. Vejamos então:

Nos termos do artigo 11.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, o seguro de responsabilidade civil obrigatório abrange os danos sofridos por ciclistas quando e na

⁹⁵ Por Ian White, Pergunta escrita n.º 2282/92 e resposta dada pelo vice-presidente Sir Leon Brittan em nome da Comissão, e publicada no Jornal Oficial, série C 32 de 04/02/1993; e por Carlos Robles Piquer, Pergunta Escrita n.º 2293/94, cuja resposta foi dada por Raniero Vanni d'Archirafi em nome da Comissão, e publicada no Jornal Oficial, série C 81 de 03/04/1995.

medida em que a lei aplicável à responsabilidade civil decorrente do acidente automóvel determine o ressarcimento desses danos. Ou seja, e para o tema que nos importa, averiguadas as responsabilidades nos termos da lei civil, artigo 503.º e 506.º do CC, o seguro cobrirá apenas os danos pelos quais o detentor do veículo automóvel tenha sido considerado responsável. Assim, no exemplo anterior, tendo a responsabilidade sido atribuída ao responsável pelo veículo automóvel em 30%, o seguro obrigatório apenas cobrirá os danos abrangidos pela sua responsabilidade, tendo em conta as possíveis exclusões do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto. Resulta do exemplo apresentado que, tendo sido atribuída uma responsabilidade em 70% ao detentor do velocípede, tal responsabilidade não estaria coberta por um seguro.^{96/97} O mesmo ocorreria caso um velocípede colidisse com outro velocípede, ou com um peão, caso em que nenhuma responsabilidade apurada estará coberta por seguro de responsabilidade civil.

Concluindo pela responsabilidade civil pelo risco dos detentores dos velocípedes ao lado dos veículos automóveis, nos termos expostos ao longo do presente trabalho, a divergência de exigências ao nível do seguro obrigatório leva a situações díspares e injustas, ficando alguns lesados desprotegidos relativamente a outros.⁹⁸ Deverá então ponderar-se se os responsáveis pelos velocípedes não deveriam, também eles, estar sujeitos a um seguro obrigatório de responsabilidade civil. A resposta parece clara: se os detentores dos velocípedes se encontram abrangidos pelo artigo 503.º do CC (responsabilidade civil pelo risco), nos mesmos moldes que os detentores dos veículos automóveis, ficando sujeitos à obrigação de indemnizar os lesados, também deverão estar abrangidos pela obrigatoriedade de celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil. Caso assim não seja, estaremos a tratar situações similares de forma diferente, exigindo mais a uns do que a outros e consequentemente desprotegendo

⁹⁶ Desde que o responsável pelo velocípede não tivesse constituído um seguro facultativo.

⁹⁷ Quanto à aplicação do Fundo de Garantia Automóvel aos velocípedes, veja-se o Relatório de Regulação e Supervisão da Conduta de Mercado de 2009 do Instituto de Seguros de Portugal: «*A obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel não incide sobre todos os veículos, mas só sobre os “veículos terrestres a motor para cuja condução seja necessário um título específico e seus reboques” (n.º 1 do art 4.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto e n.º 1 do art 150.º do Código da Estrada). Os velocípedes, não sendo veículos a motor, não estão ab initio sujeitos à obrigação de seguro. Não estando sujeitos ab initio, não se coloca a questão da sua isenção ou não do seguro. Face ao exposto, o Fundo de Garantia Automóvel não está obrigado à regularização dos sinistros causados por tais veículos, não lhes sendo aplicável o previsto na alínea c) do n.º 1 do art 48.º do Decreto-Lei n.º 291/2007 (esta previsão refere-se tão-só ao caso das máquinas agrícolas não sujeitas a matrícula)*».

⁹⁸ Como refere ANTUNES VARELA, Cit P 708 «*é esta obrigação de indemnizar, capaz de recair sobre o detentor ou o condutor dos veículos automóveis, que o direito moderno das nações civilizadas procura garantir a terceiros, vítimas do acidente, através da obrigatoriedade do seguro*».

uns lesados em relação a outros. Nem a probabilidade de o risco dos velocípedes ser inferior ao dos veículos automóveis justifica tal disparidade. Trata-se de uma probabilidade e não de uma certeza, já que poderá haver situações em que a contribuição do risco do velocípede seja superior ao do veículo automóvel. Veja-se o exemplo de um velocípede que, devido a uma falha nos travões, embate num veículo automóvel que se encontrava indevidamente estacionado.

Acresce que os danos provocados por velocípedes poderão ser bastante graves. Imaginemos que um *ciclista* atropela um peão, provocando a morte deste. Caso não exista seguro de responsabilidade civil, facultativo ou obrigatório, a satisfação da indemnização devida, que poderá ser bastante elevada, ficará dependente da capacidade económica do detentor do veículo.

A inexistência de um seguro de responsabilidade civil que cubra os danos provocados por velocípedes levanta ainda uma outra questão. Sendo estes responsáveis pelo risco, nos termos do artigo 503.º, n.º 1, e não se encontrando tal responsabilidade coberta por um seguro de responsabilidade civil, poderão ainda assim ser válidos, para os detentores dos velocípedes, os limites impostos pelo artigo 508.º, n.º 1 do CC? Refere este artigo 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». Por razões de justiça distributiva⁹⁹ e reconhecendo os inconvenientes e dificuldades que as indemnizações para além de certo montante podem causar ao detentor do veículo e a «violência» que podem representar¹⁰⁰, quando não haja culpa do responsável, o legislador estabeleceu limites máximos para a indemnização devida aos lesados de acidentes de viação. De facto, não existindo culpa dos responsáveis, mas mera responsabilidade pelo risco, o legislador considerou excessiva uma indemnização ilimitada.¹⁰¹

Sendo esses os objetivos do preceito, ainda que não exista uma obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil para os responsáveis por velocípedes, deverá a indemnização

⁹⁹ DARIO MARTINS DE ALMEIDA, Cit p 367.

¹⁰⁰ ANTUNES VARELA, Cit p 690-691.

¹⁰¹ Como se poderá constatar pelo texto primitivo deste preceito, sempre foi essa a ideia do legislador. Para uma melhor compreensão, transcrevemos o texto primitivo: «A indemnização fundada em acidente de viação, quando não haja culpa do responsável, tem como limites máximos: no caso de morte ou lesão de uma pessoa, duzentos contos; no caso de morte ou lesão de várias pessoas em consequência do mesmo acidente, duzentos contos para cada uma delas, com o máximo total de seiscentos contos; no caso de danos causados a coisas, ainda que pertencentes a diferentes proprietários, cem contos».

devida por estes, quando responsáveis nos termos do artigo 503.º, n.º 1, ser limitada nos termos do artigo 508.º, n.º 1, sob pena de se acentuar a responsabilidade dos detentores de velocípedes face à responsabilidade dos detentores de outros veículos de circulação terrestre. De facto, não se poderá exigir mais a uns que a outros.

Com interesse, veja-se o Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, de 07-04-2016 (Proc. n.º 05750/09), quanto à obrigatoriedade de seguro dos responsáveis por velocípedes. No caso, o Autor, que sofreu danos provocados por um velocípede, interpôs ação contra o condutor do veículo, contra o Fundo de Garantia Automóvel e contra o Estado Português, alegando que este último *«ao não criar mecanismos legislativos que permitam ao cidadão lesado ressarcir-se no caso de sofrer danos provocados por veículos sem motor, animais e peões que circulem na via pública, tem comportamento omissivo»*. Em resposta, o TCA concluiu que *«Sendo indiscutível que a circulação, nas vias onde a mesma é permitida, de velocípedes sem motor acresce um factor de risco à circulação rodoviária, não se detecta omissão do dever de legislar no sentido de obrigar que os velocípedes sem motor que circulem na via pública possuam seguro que cubra o alegado risco de circulação, dado não existirem 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 tal dever»*.

Não obstante, tendo em conta o exposto ao longo do presente trabalho, conclui-se que os responsáveis por velocípedes também deverão estar cobertos por um seguro obrigatório de responsabilidade civil, de modo a assegurar a proteção dos possíveis lesados que resultem da utilização daquele veículo e ainda, a dos próprios responsáveis, na medida em que, face à inexistência de um seguro de responsabilidade civil, o pagamento de uma indemnização elevada, será um forte abalo na capacidade económica do responsável por aquele veículo.

7. Síntese conclusiva

Os riscos de circulação de veículos, os perigos que representam e a necessidade de indemnizar os possíveis lesados que resultem da atividade rodoviária e ferroviária, justifica a consagração no nosso CC de um regime de responsabilidade objetiva para os detentores de veículos de circulação terrestre.

Enquanto veículos que comportam certos riscos de circulação, ainda que mais reduzidos que os veículos automóveis, os velocípedes encontram-se abrangidos pela previsão do artigo 503.º, n.º 1.

Os velocípedes são considerados pelo CE como verdadeiros veículos de circulação terrestre, sendo os seus condutores titulares de direitos e sujeitos a obrigações emergentes das regras daquele diploma. Na verdade, as regras do CE são igualmente aplicáveis tanto aos condutores de veículos automóveis como aos condutores de veículos velocípedes.

Não obstante essa equiparação, o CE estabelece certas normas específicas para os velocípedes, de onde se extrai o conceito de *ciclista*. Este será apenas o condutor do velocípede que tiver idade igual ou superior a 11 anos. Caso o condutor do velocípede não seja um *ciclista*, nos termos por nós apresentados, para efeitos do regime jurídico aplicável será equiparado a um peão.

Conjugando as normas do CE e do CC, é possível inferir o âmbito de aplicação do regime do artigo 503.º, n.º 1 aos velocípedes: é necessário que para além do veículo exista um *ciclista*.

A responsabilidade objetiva dos detentores de velocípedes poderá ser equacionada sempre que aqueles requisitos se encontrem preenchidos. Não basta, porém, que o *ciclista* circule com um velocípede para ser responsabilizado. É necessário que os requisitos previstos no artigo 503.º, n.º 1 se encontrem igualmente preenchidos.

Por essa razão, terá de ser analisado no caso concreto quem detêm a direção efetiva do velocípede e quem o utiliza no seu próprio interesse, provocando danos provenientes dos riscos próprios do veículo. No caso dos velocípedes, a identificação do detentor efetivo poderá ser mais trabalhosa. De facto, uma vez que os velocípedes são, muitas vezes, conduzidos por menores, a propriedade daqueles veículos e a detenção efetiva dos mesmos, poderá ser difícil de definir.

No caso dos menores, e desde que se trate de *ciclistas*, a direção efetiva poderá pertencer aos seus pais, ou aos menores. Apenas a análise do caso concreto permitirá identificar quem efetivamente controla o veículo, se o menor, se os pais, se ambos.

Face ao exposto, partindo do conceito de veículo de circulação terrestre e de *ciclista*, retirados do CE, outra não poderá ser a conclusão senão a de que os velocípedes se encontram abrangidos pelas normas de responsabilidade pelo risco consagradas no CC.

Atendendo a esta conclusão, somos da opinião de que os responsáveis por velocípedes deverão estar igualmente obrigados a celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil, de modo a proteger os potenciais lesados que sofram danos provocados por aquele veículo, sem culpa do condutor.

Lista de Jurisprudência

Supremo Tribunal de Justiça

- Acórdão de 13-05-1986, processo n.º 073048, relator Aurelio Fernandes (sumário)
- Acórdão de 01-02-2000, processo n.º 00A010, relator Silva Paixão
- Acórdão de 16-10-2001, processo n.º 01A1880, relator Ribeiro Coelho
- Acórdão de 21-05-2002, processo n.º 02A1114, relator Pinto Monteiro
- Acórdão de 06-11-2003, processo n.º 03B2997, relator Araújo de Barros
- Acórdão de 06-05-2004, processo n.º 04B1217, relator Ferreira de Almeida
- Acórdão de 18-04-2006, processo n.º 06A701, relator Sebastião Póvoas
- Acórdão de 04-10-2007, processo n.º 07B1710, relator Santos Bernardino
- Acórdão de 29-01-2008, processo n.º 07A3014, relator Fonseca Ramos
- Acórdão de 06-05-2008, processo n.º 08A1042, relator Fonseca Ramos
- Acórdão de 10-07-2008, processo n.º 07B1706, relator Maria dos Prazeres Pizarro Beleza
- Acórdão de 16-09-2008, processo n.º 08B2263, relator Maria dos Prazeres Pizarro Beleza
- Acórdão de 02-10-2008, processo n.º 1998/08, relator Lázaro Faria
- Acórdão de 06-11-2008, processo n.º 08B3331, relator Salvador da Costa
- Acórdão de 13-01-2009, processo n.º 08A3747, relator Alves Velho
- Acórdão de 05-11-2009, processo n.º 381-2002.S1, relator Lopes do Rego
- Acórdão de 03-12-2009, processo n.º 81/08.9TBFLG.G1.S1, relator Bettencourt de Faria
- Acórdão de 08-04-2010, processo n.º 608/06.OTBPMS.C1.S1, Álvaro Rodrigues
- Acórdão de 05-06-2012, processo n.º 100/10.9YFLSB, relator Orlando Afonso
- Acórdão de 15-05-2012, processo n.º 4249/05.1TBVCT.G2.S1, relator Fonseca Ramos

- Acórdão de 27-03-2014, processo n.º 136/07.7TBTMC.P1.S1, relator Granja da Fonseca

- Acórdão de 16-03-2017, processo n.º 294/07.0TBPCV.C1.S1, relator Maria da Graça Trigo

- Acórdão de 01-06-2017, processo n.º 1112/15.1T8VCT.G1.S1, relator Lopes do Rego

Tribunal da Relação de Coimbra

- Acórdão de 12-10-2004, processo n.º 2064/04, relator Cardoso de Albuquerque

- Acórdão de 14-07-2010, processo n.º 661/09.5TBTMR.C1, relator Alberto Ruço

- Acórdão de 17-09-2013, processo n.º 2654/03.7TBPBL.C1, relator Jorge Arcanjo

- Acórdão de 11-03-2014, processo n.º 857/07.4TBLRA.C1, relator Manuel Capelo

Tribunal da Relação de Guimarães

- Acórdão de 04-12-2012, processo n.º 1521/10.2TBVCT.G1, relator Filipe Carço

- Acórdão de 04-04-2013, processo n.º 97/05.7TBPVL.G2, Manuel Bargado

Tribunal da Relação de Lisboa

- Acórdão de 05-03-2009, processo n.º 8162/2008-6, relator Márcia Portela

- Acórdão de 05-05-2009, processo n.º 5877/2008-7, relator Arnaldo Silva

- Acórdão de 25-02-2010, processo n.º 71/07.9TBVFC.L1-2, relator Ondina Carmo Alves

- Acórdão de 18-06-2013, processo n.º 1579/05.6TBALQ.L1-7, relator Luís Espírito Santo

Tribunal da Relação do Porto

- Acórdão de 02-02-93, processo n.º 9250400, relator Paz Dias

- Acórdão de 02-06-2005, processo n.º 0532714, relator Teles de Menezes

Disponíveis para consulta em www.dgsi.pt ou em Sumários de Acórdãos de 1996 a 2012, A culpa nos acidentes de viação na jurisprudência das Secções Cíveis do Supremo Tribunal de Justiça, Gabinete de Juízes Assessores do Supremo Tribunal de Justiça,

Assessoria Cível (consulta em <http://www.stj.pt/ficheiros/jurisp-tematica/culpaacidentesviacao.pdf>).

Bibliografia

ALMEIDA, Dario Martins de, *Manual de Acidentes de Viação*, 2.^a Edição, Almedina, Coimbra, 1980;

ANTUNES, Henrique Sousa, *Responsabilidade Civil dos obrigados à vigilância de pessoa naturalmente incapaz*, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2000;

ASCENÇÃO, José de Oliveira, *O Direito - Introdução e Teoria Geral*, 13.^a Edição, Almedina, Coimbra, 2010;

BARROS, Ana Filipa Loura, *Representação legal dos menores: Conflito de interesses entre representante legal e menor representado*, Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2015, tese de Mestrado na área de especialização em Ciências Jurídico-Civilísticas/Menção em Direito Civil, disponível para consulta em: <https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/30066/1/Representacao%20legal%20de%20menores.pdf>;

CARNEIRO, José G. de Sá, “Responsabilidade Civil por acidente de viação”, in *Revista dos Tribunais*, ano 85, Julho 1967;

CORDEIRO, António Menezes, *Tratado de Direito Civil Português*, Livro II, Tomo III, Almedina, 2012;

COSTA, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, 12.^a Edição Revista e Actualizada, Almedina, Coimbra, 2009;

FERNANDES, Luís A. Carvalho, *Lições de Direito das Sucessões*, 4.^a Edição, Quid Juris Editora, Lisboa, 2012;

FERNANDES, Luís A. Carvalho, *Teoria Geral do Direito Civil*, Volume I, 5.^a Edição, Revista e Actualizada, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2009;

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, Porto, 2006;

LEÃO, Manuel Gomes, “A menoridade inimputável perante o Código da Estrada”, *Revista da Ordem dos Advogados*, ano 10, n.º 1 e 2;

LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, *Direito das Obrigações*, Volume I, 15.^a Edição, Almedina, Coimbra, 2018;

MARCELINO, Américo, *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*, 7.^a Edição, Revista e Ampliada, Petrony, 2005;

MARTINS, Rosa, *Menoridade, (In)capacidade e Cuidado Paternal*, Coimbra Editora, Coimbra, 2008;

MONTEIRO, Jorge Sinde, “Responsabilidade Civil”, in *Revista de Direito e Economia*, Separata do n.º 2, Universidade de Coimbra, 1978;

MONTEIRO, Jorge Sinde, *Estudos sobre a responsabilidade civil*, Coimbra Editora, Coimbra, 1983;

MOREIRA, António José, *Manual Prático dos Acidentes de Viação*, Porto Editora, Porto, 1987;

OSÉS, Emilio Labella, Juez del Julgado de lo Penal n.º 4 de Pamplona, «Colisiones entre bicicletas y vehículos en pasos de peatones», in *Revista Aranzadi Doctrinal*, n.º 4, Abril 2015;

PEREIRA, Luís Miguel, *O código da Estrada de 1928*, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Lisboa, 10 de Agosto de 2008, disponível para consulta em <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/Historia/Documents/Hist%C3%B3ria%20da%20Seguran%C3%A7a%20Rodovi%C3%A1ria/C%C3%B3digo%20da%20Estrada%20de%201928.pdf>;

PINTO, Carlos Alberto da Mota, António Pinto Monteiro e Paulo Mota pinto, *Teoria Geral do Direito Civil*, 4.^a Edição, Actualizada, Coimbra Editora, Coimbra, 2012;

PIRES, Lima de, e Antunes Varela, *Código Civil Anotado*, Volume I e Volume II, 4.^a Edição, Coimbra Editora, 1987;

PORTELA, Pedro Galrinho, *Código da Estrada*, Comentário às alterações das normas respeitantes à bicicleta, 2013;

PROENÇA, José Carlos Brandão, “Acidentes de Viação e Fragilidade por Menoridade (para uma nova conformação normativa)”, in *JURIS ET DE JURE* – Nos 20 anos da Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa, Porto, 1998, pag. 95-115;

PROENÇA, José Carlos Brandão, «Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”?», in *Cadernos de Direito Privado*, n.º 7, Julho/Setembro, 2004, pag. 19-31;

SILVA, Pedro Miguel, Assessor da Presidência da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Alguma da História do Código da Estrada e da Legislação Rodoviária*, disponível para consulta em <http://www.ansr.pt/SegurancaRodoviaria/ArtigosTecnicos/Documents/Alguma%20da%20Hist%C3%B3ria%20do%20C%C3%B3digo%20da%20Estrada%20e%20da%20Legisla%C3%A7%C3%A3o%20Rodovi%C3%A1ria.pdf>;

TRIGO, Maria da Graça, “Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidentes de viação”, *Direito e Justiça*, Estudos dedicados ao Prof. Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, Volume II, 2015, pag. 468 e ss;

VARELA, João de Matos Antunes, *Das Obrigações em Geral*, Volume I, Reimpressão da 10.ª Edição, Almedina, Coimbra, 2009.

Documentos

Parecer do Conselho Consultivo, n.º 30/CC/2015, homologado em 17-12-2014, do Instituto dos registos e do notariado.

Anexos

Anexo I

Classificação de veículos

Peso bruto: conjunto da tara e da carga que o veículo pode transportar;

Tara: peso do veículo em ordem de marcha, sem passageiros nem carga, com o líquido de arrefecimento, lubrificantes, 90% do total de combustível, 100% dos outros fluidos, excepto águas residuais, ferramentas e roda de reserva, quando esta seja obrigatória e, com excepção dos ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos, o condutor (75kg);

Peso total: conjunto da tara e da carga que o veículo transporta no momento;

Lotação: número de passageiros que o veículo pode transportar, incluindo o condutor.

Automóveis:

Automóveis ligeiros: veículos com peso bruto igual ou inferior a 3500 kg e com lotação não superior a 9 (nove) lugares, incluindo o do condutor; automóveis pesados são veículos com peso bruto superior a 3500 kg ou com lotação superior a 9 (nove) lugares, incluindo o do condutor. Por sua vez, os automóveis tanto ligeiros como pesados podem ainda classificar-se como automóveis de passageiros (veículos que se destinam ao transporte de pessoas) ou de mercadorias (veículos que se destinam ao transporte de carga) - cf. artigo 106.º do CE.

Motociclos: Veículo dotado de 2 rodas, com ou sem carro lateral, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h. (cf. artigo 107.º. n.º 1 do CE).

Ciclomotores: Veículo dotado de duas ou três rodas, com uma velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, e cujo motor:

a) no caso de ciclomotores de duas rodas, tenha cilindrada não superior a 50 cm³, tratando-se de motor de combustão interna ou cuja potência máxima não exceda 4 kW, tratando-se de motor eléctrico;

b) no caso de ciclomotores de três rodas, tenha cilindrada não superior a 50 cm³, tratando-se de motor de ignição comandada ou cuja potência máxima não exceda 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motores eléctricos. (cf. artigo 107.º, n.º 2 do CE).

Triciclos: Veículo dotado de três rodas dispostas simetricamente, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h. (cf. artigo 107.º, n.º 3 do CE).

Quadriciclos: Veículo dotado de quatro rodas, classificando-se em:

a) ligeiro: veículo com velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, cuja massa sem carga não exceda 350 kg, excluída a massa das baterias no veículo eléctrico, e com motor de cilindrada não superior a 50 cm³, no caso de motor de ignição comandada, ou cuja potência máxima não seja superior a 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motor eléctrico;

b) pesado: veículo com motor de potência não superior a 15 kW e cuja massa sem carga, excluída a massa das baterias no caso de veículos eléctricos, não exceda 400 kg ou 550 kg, consoante se destine, respectivamente, ao transporte de passageiros ou de mercadorias. (cf. artigo 107, n.º 4 do CE)

Veículos agrícolas:

a) Tractor agrícola ou florestal: veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, cuja função principal reside na potência de tracção, especialmente concebido para ser utilizado com reboques, alfaias ou outras máquinas destinadas a utilização agrícola ou florestal;

b) Máquina agrícola ou florestal: veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado exclusivamente à execução de trabalhos agrícolas ou florestais, que só excepcionalmente transita na via pública, sendo considerado pesado ou ligeiro consoante o seu peso bruto exceda ou não 3500 kg;

c) Motocultivador: veículo com motor de propulsão, de um só eixo, destinado à execução de trabalhos agrícolas ligeiros, que pode ser dirigido por um condutor a pé ou em reboque ou retrotrem atrelado ao referido veículo. O motocultivador ligado a reboque ou retrotrem é equiparado, para efeitos de circulação, a tractor agrícola;

d) **Tratocarro:** veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, provido de uma caixa de carga destinada ao transporte de produtos agrícolas ou florestais e cujo peso bruto não ultrapassa 3500 kg, sendo equiparado, para efeitos de circulação, a tractor agrícola. (cf. artigo 108.º do CE)

Outros veículos a motor: Veículo sobre carris é aquele que, independentemente do sistema de propulsão, se desloca sobre carris e máquina industrial é o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado à execução de obras ou trabalhos industriais e que só eventualmente transita na via pública, sendo pesado ou ligeiro consoante o seu peso bruto exceda ou não 3500 kg. (cf. artigo 109.º do CE)

Reboques: Reboque é o veículo destinado a transitar atrelado a um veículo a motor e semi-reboque é o reboque cuja parte da frente assenta sobre o veículo a motor, distribuindo o peso sobre este.

Velocípedes: veículo com duas ou mais rodas accionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos.

Anexo II

Altura do Ciclista	Comprimento da Perna	Quadro de Montanha	Quadro de Estrada
cm	Cm	Cm	Cm
152-160	72-75	15-15,5 (S)	47-49
160-167	76-78	16-16,5 (S)	49-51
167-175	79-82	17-17,5 (M)	51-53
175-184	83-86	18-18,5 (M-L)	53-56
184-192	87-90	19-19,5 (L)	56-59
192-201	91-94	20-21 (XL)	59-61

Anexo III

Roda	Idade	Altura
12"	3-5 anos	100 cm
14"	4-6 anos	95-105 cm
16"	5-7 anos	105-120 cm
20"	7-10 anos	120-135 cm
24"	9+ anos	135-155 cm

Índice

Lista de Abreviaturas	3
1. Introdução.....	4
2. Conceitos de veículo e de <i>ciclista</i>	6
2.1 Veículos de circulação terrestre e suas classificações	6
2.2 Conceito de <i>ciclista</i>	8
2.3 Os conceitos de <i>veículo</i> e de <i>ciclista</i> e o regime do artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil	9
3. Os velocípedes e as regras do Código da Estrada.....	12
3.1 Primeiros regulamentos de circulação e o Código da Estrada de 1928	12
3.2 O Código da Estrada de 1954	13
3.3 O Código da Estrada de 1994	15
4. Responsabilidade Civil.....	18
4.1 Responsabilidade civil por fatos ilícitos e culposos.....	18
4.2 A responsabilidade pelo risco – o regime do artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil e os velocípedes.....	18
4.2.1 <i>Veículo de circulação terrestre</i>	19
4.2.2 <i>Direção efetiva</i> do velocípede	19
4.2.3 <i>Utilização no próprio interesse</i>	23
4.2.4 <i>Detentor efetivo</i>	23
4.2.5 <i>Danos provenientes dos riscos próprios do veículo</i>	24
4.3 Da questão da concorrência entre risco e culpa.....	25
4.3.1 Breve análise da questão da concorrência entre o risco do veículo e a conduta do lesado	25
4.3.2 Breve referência à questão da concorrência entre o risco do veículo e a conduta do outro condutor nas hipóteses de colisão de veículos.....	28
5. Ensaio de resolução de hipóteses práticas tipificadas	30
6. O seguro de responsabilidade civil	42
7. Síntese conclusiva	47
Lista de Jurisprudência	49
Bibliografia	52
Anexos	55