

Nos carros autónomos a culpa não morre solteira

Um estudo analisa o enquadramento jurídico de vários países à questão dos automóveis sem condutor. Se há países que obrigam as seguradoras a cobrir os danos, em Portugal o responsável é o dono do veículo

Não, os carros autónomos não estão prestes a chegar, pois ainda falta financiar, desenvolver e testar a tecnologia de Inteligência Artificial suficiente para garantir a segurança necessária deste tipo de veículos, que

dispensam condutores e prometem ser uma revolução na mobilidade. Mas não desespere, os carros autónomos vão ser uma realidade, até porque a chegada da rede móvel 5G vai dar um forte impulso. Ainda assim, conte com eles para daqui a uma década, isto numa perspetiva otimista, embora ainda falte também muito trabalho legislativo para os enquadrar no meio do trânsito das cidades e das estradas, já que na maior parte dos países a sua circulação está proibida.

Num estudo recentemente publicado

pela CMS, em Portugal representado pela CMS Rui Pena & Arnaut, constata-se que a realidade jurídica para os autónomos ainda está muito fragmentada, numa lógica de “cada cabeça sua sentença”, que é como quem diz, cada país com a sua visão (ou falta dela) sobre os autónomos.

No caso português, o enquadramento é simples: o Código da Estrada exige que todos os veículos que circulam nas vias públicas tenham condutor e que, para o fazer, esteja legalmente habilitado. A estrutura legal

NÍVEIS DE AUTOMAÇÃO



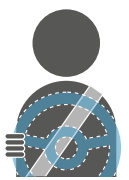
NÍVEL 0

Não existe qualquer tipo de automação de funcionalidades



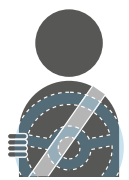
NÍVEL 1

Automação de sistemas de assistência à condução, como ABS e Cruise Control



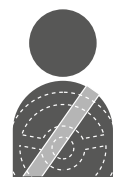
NÍVEL 2

Automação parcial de funções de condução como o volante e o acelerador



NÍVEL 3

Automação condicional da condução: o humano só tem de guiar se for necessário



NÍVEL 4

Toda a condução está automatizada, mas o humano tem de estar habilitado a conduzir



NÍVEL 5

Automação total da condução em todas as circunstâncias

portuguesa não permite a circulação de carros autónomos dos níveis 3 a 5 (ver infografia). Portugal já permite testes de nível 3 a 5 nas suas estradas, no âmbito de vários projetos europeus que integra.

Mas, e se houvesse um acidente com um carro autónomo em Portugal? O estudo responde que, por não haver uma legislação específica para os níveis de autonomia entre o 3 e o 5, “a responsabilidade é determinada de acordo com as regras gerais”. Isto quer dizer que o proprietário é responsável por qualquer dano que o veículo possa causar. Mas também seria o responsável pelos danos mesmo quando não fosse o condutor (caso se o veículo fosse conduzido com a sua autorização). O estudo acrescenta ainda que, se um autónomo de nível 3 a 5 causar danos pelo seu uso ilegal, “a responsabilidade civil geral prevista no Código Civil Português será aplicável”.

Nos 23 países analisados, a maioria segue de perto a realidade portuguesa, mas há casos que se destacam, como por exemplo os países do Reino Unido. Em 2018 foi aprovada a Lei dos Veículos Autónomos e Elétricos 2018 (Automated and Electric Vehicles Act 2018). Nessa lei são as seguradoras que assumem um novo papel. Tirando algumas exceções, as seguradoras são legalmente responsáveis pela morte, ferimento ou outras consequências de um acidente causado por um autónomo.

Já na Alemanha, desde 2017 que são permitidos carros de nível 3 e 4. A aprovação desses veículos é, no entanto, sujeita às regras da UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), que atualmente fornecem apenas alguns recursos de nível 3 e 4.



Nuno Pena e João Leitão Figueiredo

Advogados

Proteção de dados nos carros autónomos

Os sistemas inteligentes de transporte e de mobilidade conectada e automatizada são hoje uma realidade. Os automóveis autónomos (AVs) são parte incontornável desta realidade.

Os modelos mais recentes e disponíveis no mercado integram, por norma, níveis de automação 1 (Assistência ao Condutor) e 2 (Automação Parcial). Referimo-nos àqueles em que o condutor pode assumir sempre a direção efetiva do automóvel, aliás, em linha com o que dispõe o Código da Estrada, que obriga a que todos os automóveis que circulem na via pública tenham um condutor legalmente habilitado, impedindo, pois, a circulação de automóveis autónomos de níveis 3 a 5 (Automação Condicional a Automação Completa), i.e. em o condutor possa não ser uma pessoa.

O futuro, no entanto, está já ao virar da curva. Têm sido lançados a nível europeu projetos-piloto como a criação de corredores transfronteiriços de comunicação 5G, a implementação de sistemas de cooperação para a partilha de informações entre automóveis ou entre automóveis e infraestruturas da via pública (“Cooperative Intelligent Transport Systems” ou “C-ITS”), de plataformas de cooperação entre autoridades públicas e os vários operadores (plataforma “C-ROADS”), ou mesmo o GEAR 2030, para permitir uma resposta uniformizada e transversal dos vários países sobre a regulação nestas matérias. A construção de infraestruturas de telecomunicações 5G, que possibilitam a transferência e receção de dados entre os automóveis e/ou as infraestruturas, os sistemas de inteligência artificial e de aprendizagem autónoma que permitem aos sistemas decidir por si durante a condução, ou mesmo os processos que permitam a recolha de informações não estruturadas em larga escala (“big data”), cuja dimensão poderá dificultar e prejudicar a recolha, armazenamento e leitura dos dados com exatidão, são condições essenciais à implementação segura e eficaz da condução autónoma de níveis 3 a 5.

Ora, a complexidade da implementação destas tecnologias emergentes torna a regulação essencial. “Novos riscos” como a não atualização ou falhas de comunicação entre sistemas, ou mesmo a resiliência destes a ciberataques, convocam a nossa atenção para temas como a proteção de dados pessoais e da privacidade, e até a revisitar as matérias de responsabilidade civil. E são muitos os desafios nestes domínio. Basta pensar no distanciamento da vontade do condutor da decisão do “robô” ou nas dificuldades inerentes à identificação do lesante vg. num ciberataque. As soluções poderão vir a ser muitas dependendo da evolução das máquinas e das perspetivas humana e do direito sobre o assunto. Por agora, diremos apenas que não existindo um regime próprio que permita imputar responsabilidade ao “robô”, a responsabilidade deverá ser procurada junto do fabricante, operador, proprietário ou condutor.