

NOTA JURÍDICA

Destinatário: Ex.mo Mestre Mário José Dias Meireles

Data: 21 de Fevereiro de 2018

Emitente: Ana Isa Dias Meireles¹⁻²

ASSUNTO: Nota Jurídica solicitada pelo Mestre Mário José Dias Meireles, na qualidade de Presidente da Direção da Associação Braga Ciclável

ÍNDICE

I. DELIMITAÇÃO DO ÂMBITO	2
II. MÉTODO DE ANÁLISE.....	2
III. ENQUADRAMENTO LEGAL	2
IV. OPINIÃO E CONCLUSÃO	3
V. EXCLUSÕES DE ÂMBITO	9
VI. ADVERTÊNCIAS E ESCLARECIMENTOS.....	10

¹ www.linkedin.com/in/isameireles.

² Contacto direto via e-mail do emitente através de: a.isameireles@gmail.com.

I- DELIMITAÇÃO DO ÂMBITO

Contactados pelo Mestre Mário José Dias Meireles (“**Consulente**”), foi-nos solicitado que déssemos resposta à seguinte questão:

“É legalmente admissível que dois veículos saiam a par de uma rotunda?”

*

II- MÉTODO DE ANÁLISE

Para efeitos de resposta às questões acima enunciadas, tivemos por base o pressuposto de que a questão que nos foi colocada visa aferir acerca da admissibilidade de dois veículos saírem a par de uma rotunda, ao abrigo da lei portuguesa.

Em face da questão estritamente legal que nos foi colocada. no âmbito da elaboração da presente Nota Jurídica não foram analisados quaisquer documentos, tendo apenas e tão só sido dado por assente que a resposta pretendida deverá ser válida ao abrigo da legislação nacional, tal como referido no ponto II antecedente.

*

III- ENQUADRAMENTO LEGAL

Para efeitos de resposta às questões colocadas, tomámos em consideração o seguinte enquadramento normativo:

A) Código da Estrada (“CE”): Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, na sua versão atualizada pelo Decreto-Lei n.º 151/2017, de 07/ de dezembro

Atento o objeto e natureza da presente Nota Jurídica, não foram objeto de análise quaisquer outras disposições legais, nomeadamente o Código Civil ou qualquer legislação aplicável em matéria de seguro automóvel obrigatório.

*

IV- OPINIÃO E CONCLUSÃO

O enquadramento jurídico da questão suscitada enquadra-se na aplicação do CE.

Tal como previsto na alínea p) do n.º 1 do CE, a rotunda, é considerada “*praça formada por cruzamento ou entroncamento onde o trânsito se processa em sentido giratório e sinalizada como tal*”.

Tal praça, inserida naturalmente na via pública, é destinada à circulação de veículos, seja qual for a sua natureza. Em face da sua importância ao nível da circulação e controlo do trânsito, o legislador sentiu a necessidade de regular os comportamentos a adotar pelos condutores na circulação nas rotundas, designadamente nos termos do artigo 14.º-A do CE.

De facto, nesse mesmo preceito legal estipulou-se o seguinte:

“[1] - Nas rotundas, o condutor deve adotar o seguinte comportamento: § a) Entrar na rotunda após ceder a passagem aos veículos que nela circulam, qualquer que seja a via por onde o façam; § b) Se pretender sair da rotunda na primeira via de saída, deve

ocupar a via da direita; § c) Se pretender sair da rotunda por qualquer das outras vias de saída, só deve ocupar a via de trânsito mais à direita após passar a via de saída imediatamente anterior àquela por onde pretende sair, aproximando-se progressivamente desta e mudando de via depois de tomadas as devidas precauções; § d) Sem prejuízo do disposto nas alíneas anteriores, os condutores devem utilizar a via de trânsito mais conveniente ao seu destino. § 2 - Os condutores de veículos de tração animal ou de animais, de velocípedes e de automóveis pesados, podem ocupar a via de trânsito mais à direita, sem prejuízo do dever de facultar a saída aos condutores que circulem nos termos da alínea c) do n.º 1. § 3 - Quem infringir o disposto nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 e no n.º 2 é sancionado com coima de (euro) 60 a (euro) 300”.

Nestes termos, e tendo em vista o esclarecimento que nos foi solicitado, cumpre desde já referir que os comportamentos a adotar por parte dos condutores, com força legal, se subdividem por referência a dois momentos distintos: (i) o período antes da entrada na rotunda, e (ii) o período da saída da rotunda.

Relativamente ao primeiro momento, ou seja, a fase prévia à entrada na rotunda, nenhuma questão nos foi colocada tendo em vista a nossa indagação, pelo que optámos por nos focar, única e exclusivamente, no segundo momento, ou seja, nos comportamentos a adotar, por parte dos condutores, na fase de saída da rotunda, após a circulação dos respetivos veículos na mesma.

Vejamos:

É pacífico, no seio da legislação nacional aplicável, e conforme resulta, aliás, da alínea b) do n.º 1 do artigo 14.º-A do CE, que sempre que o condutor pretenda sair da rotunda na primeira via de saída, deverá ocupar a via mais à direita.

Ora, de modo a ser possível o conceito de “via de saída”, para os efeitos que nos importam, interessa-nos, naturalmente, recorrer à alínea u) do artigo 1.º do CE, que nos indica que “[v]ia de trânsito” é entendida como a “*zona longitudinal da faixa de rodagem destinada à circulação de uma única fila de veículos*”.

Deste modo, desde logo realizando uma interpretação literal dos preceitos legais que se vêm de citar, e que reforçam, entre si, uma mesma ideia, cremos que todos os veículos que optem por abandonar uma rotunda através de uma via de saída deverão, nessa mesma via, ocupar a via o mais à direita possível.

Nesse sentido, caso se entendesse legalmente admissível a saída a par de uma rotunda – ou, melhor, a saída, em simultâneo, de diversos veículos na sequência da circulação de uma rotunda (em razão do número de vias de trânsito existentes na via de saída que optou) – o legislador não teria, salvo melhor opinião, consagrado especificamente que na opção por uma via de saída (independentemente do número de vias de trânsito que integram essa faixa de rodagem), o condutor deverá ocupar a via da direita para esses efeitos.

A opção legal que passa pela previsão de uma única via, designadamente a via da direita, implica que, na opção por uma via de saída na sequência da circulação em rotunda, os veículos devam abandonar a circulação na mesma separadamente, apenas um veículo de cada vez, e não, em simultâneo, vários veículos.

Nessa medida, em virtude da realização de uma interpretação do disposto nas diversas alíneas do n.º 1 do artigo 14.º-A do CE, depreende-se que o condutor que circule numa rotunda deverá, sempre que optar por uma via de saída, circular à direita, numa única via de trânsito, obedecendo às regras de prioridade legalmente consagradas.

Mas continuemos a analisar o disposto na legislação.

A alínea c) do n.º 1 do artigo 14.º do CE dispõe o seguinte: “[s]e pretender sair da rotunda por qualquer das outras vias de saída, só deve ocupar a via de trânsito mais à direita após passar a via de saída imediatamente anterior àquela por onde pretende sair, aproximando-se progressivamente desta e mudando de via depois de tomadas as devidas precauções”.

Na nossa opinião, e com todo o respeito por entendimento em sentido contrário, não se vislumbra qualquer admissibilidade legal no sentido de permitir que dois veículos possam, em simultâneo, sair “a par” de uma rotunda, desde logo na medida em que existe uma imposição legal que obriga à opção, quando o condutor opte por uma via de saída numa rotunda, que opte pela via mais à direita.

Ora, nessa medida, por mera hipótese académica, se dois condutores optarem pela primeira via de saída de uma rotunda, e conforme dispõe a alínea b) do n.º 1 do artigo 14.º-A, tais condutores deverão optar pela via à direita.

Por outro lado, tal não bastasse, cumpre ainda atentar na cláusula geral prevista no n.º 2 do artigo 3.º do CE, que expressamente prevê que “as pessoas devem abster-se de atos que impeçam ou embaracem o trânsito ou comprometam a segurança, a visibilidade ou a comodidade dos utilizadores das vias, tendo em especial atenção os utilizadores vulneráveis”. Aliás, tanto relevo assume este princípio geral do direito estradal, que o legislador nacional optou, desde logo, por prever nos números seguintes do artigo que se vem de citar, que quem infringir tal disposição é sancionado com coima de EUR 60,00 (sessenta Euros) a EUR 300,00 (trezentos Euros), bem

como que quem praticar atos com o intuito de impedir ou embaraçar a circulação de veículos a motor é sancionado com coima de EUR 300,00 (trezentos Euros) a EUR 1.500,00 (mil e quinhentos Euros), caso sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Efetivamente, e socorrendo-nos das palavras de J. O. CARDONA FERREIRA, é dado assente que “[...] o mais importante é criar cultura cívica, conhecimento de regras estradais e meios de circulação rodoviária que permitam efectivamente, reduzir a sinistralidade”³, o que vai de encontro à necessidade de adoção de comportamentos que respeitem a ordem na via pública (aliás, tal como previsto na cláusula geral que se vem de referir).

Por outro lado, segundo ensina JERÓNIMO FREITAS, para efeitos da disposição legal em mérito, “[actos] que comprometam a segurança ou comodidade dos utentes da via são, desde logo, aqueles que resultem de uma condução imprudente, sendo certo que aos condutores de veículos ou outros utentes da via pública é exigível uma conduta diligente e estritamente observante das regras estradais, designadamente levando em conta as circunstâncias próprias de cada momento e local, com vista a evitar a criação de situações de perigo”⁴.

³ J. O. CARDONA FERREIRA, “Acidentes de Viação em Auto-Estradas – Casos de Responsabilidade Civil Contratual?”, Coimbra Editora, Coimbra, 2004, p. 13.

⁴ JERÓNIMO FREITAS, “Código da Estrada Anotado e Legislação Complementar”, Quid Juris, Lisboa, 4.^a edição, 1998, p. 24.

Também MANUEL DE OLIVEIRA MATOS referia, já em 1981, que “[a] liberdade de trânsito implica a proibição de tudo o que possa impedir ou embaraçar o trânsito e comprometer a segurança e comodidade dos utentes das vias [...]”⁵.

A esse propósito, e com interesse para o caso em questão, refira-se, entre outros, o acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra, datado de 6 de novembro de 1979 (BMJ, n.º 393, página 441), que defendeu que “[o] dever de previsão exigível ao condutor de um veículo automóvel não o obriga a contar com a actividade negligente de outrem, por ser de supor que os outros também cumprem as regras de trânsito e os deveres gerais de prudência”.

Nesse sentido, recorrendo à experiência comum que nos assiste enquanto utilizadores da via pública, afigura-se-nos por demais evidente, sem prejuízo de entendimento em sentido contrário, que a saída de circulação numa rotunda, em simultâneo, de dois veículos, poderá causar mais embaraço ao trânsito, comprometendo a segurança, visibilidade e a comodidade dos demais utilizadores da via pública (assumam-se, ou não, como utilizadores vulneráveis), do que a opção que passe pela obrigatoriedade de apenas um veículo sair, de cada vez, de circulação na rotunda, com recurso à via que se situe o mais à direita possível.

Assim, com base no entendimento retirado da legislação aplicável, nomeadamente dos preceitos legais *supra* citados, entendemos que ambos os condutores, em respeito pelas regras da prioridade, terão que tomar a opção da deslocação do veículo para a via da direita de modo a que, legalmente, possam sair da rotunda.

⁵ MANUEL DE OLIVEIRA MATOS, “Código da Estrada”, Almedina, Coimbra, 1981, p. 12.

Não existe, portanto, a nosso ver, abertura que permita concluir pela possibilidade de uma saída a par, em simultâneo, de dois veículos, na sequência da circulação numa rotunda.

No entanto, ressaltamos a possível existência de exceções, que se poderão verificar por via da utilização, por parte do legislador nacional, da terminologia “*devem*”, o que lança a possibilidade de existirem derrogações excepcionais à conduta que se impõe aos condutores.

Desde logo, tal justifica-se, naturalmente, em dois casos:

- (i) Quando as rotundas em questão tenham apenas uma via de trânsito, sendo a circulação dos veículos realizada apenas nessa mesma via;
- (ii) Quando o veículo em circulação na rotunda circule em prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público.

Deste modo, em face de todo o exposto, e respondendo à pergunta que nos foi colocada, consideramos que **não é admissível a saída a par, ou em simultâneo, de dois veículos que circulem numa rotunda.**

*

V- EXCLUSÕES DE ÂMBITO

Fazemos notar que não emitimos opinião relativamente ao seguinte:

- A) À observância de quaisquer deveres ou limitações a que se encontra sujeito o Consulente relativamente a quaisquer terceiros, incluindo deveres de reporte e / ou de divulgação por parte do Consulente, de informação de

natureza pública ou confidencial, nomeadamente a reguladores ou a qualquer outra autoridade competente;

B) A qualquer questão de natureza comercial, contabilística, financeira ou qualquer outra de natureza não jurídica; e

C) A qualquer outra matéria que não seja versada nesta Nota Jurídica.

*

VI- ADVERTÊNCIAS E ESCLARECIMENTOS

A) A presente Nota Jurídica é emitida na data constante da mesma. Consequentemente, a Nota Jurídica não poderá ser utilizada com referência a qualquer data futura.

B) Ao emitir a presente Nota Jurídica não assumimos qualquer obrigação de informar o Consulente, nem tão pouco a associação que preside, de quaisquer desenvolvimentos legislativos subsequentes à data da sua emissão e que possam conduzir a que o seu conteúdo seja, no todo ou em parte, errado ou inexato.

C) A presente Nota Jurídica encontra-se estritamente circunscrita às matérias jurídicas constantes da mesma e não poderá ser extraído da mesma qualquer entendimento para além do que aqui é expressamente referido.

D) A presente Nota Jurídica é emitida exclusivamente para benefício do Consulente e do Emitente. Por conseguinte, a presente Nota Jurídica não

poderá, sem o nosso consentimento prévio conferido por escrito, ser utilizado para qualquer outra finalidade ou ser divulgado, no todo ou em parte, a qualquer outra entidade, e as entidades que não sejam o seu destinatário direto não poderão tomar quaisquer decisões baseadas no mesmo, nem poderão considerar-nos responsáveis pelo seu conteúdo.

- E) A presente Nota Jurídica é entregue em suporte físico, devidamente assinada pelo seu Emitente e, ainda, em suporte digital, gravado em PDF protegido por palavra-passe.

- F) A Emitente desde já autoriza a que o destinatário direto publicite, através da Braga Ciclável – Associação Pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, , associação constituída ao abrigo da lei portuguesa, pessoa coletiva número 513 947 345, com sede sita na Rua de São Victor n.º 11, freguesia de São Victor, concelho e comarca de Braga, com o código postal 4710 – 815 Braga, o conteúdo da presente nota jurídica.

Com os melhores cumprimentos,

Ana Isa Dias Meireles