CÓDIGO DA ESTRADA

COMENTÁRIO ÀS ALTERAÇÕES DAS NORMAS RESPEITANTES À BICICLETA

2013

(DECRETO N.º 176/XII)

Estabelece a décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro

Pedro Galrinho Portela | Reservados todos os direitos de propriedade intelectual. Está evidentemente autorizada a citação e utilização para fins privados e académicos, desde que seja dado o devido crédito da autoria. A publicação em formato físico ou virtual ou a utilização lucrativa carece de autorização expressa do autor. Contacto para pedro.portela@gmail.com.

Nota prévia

Este comentário visa escrutinar as alterações às normas do Código da Estrada que respeitam à bicicleta.

Sendo uma análise de índole eminentemente jurídica, não me cingi às normas do Código da Estrada, tendo ido também buscar referências a áreas próximas como o direito da responsabilidade civil e o direito contraordenacional, sempre enquadrado na moldura constitucional portuguesa. Juntei igualmente diversa jurisprudência relevante para que as questões não se fiquem no plano etéreo da teoria.

Como qualquer aspeto da ciência jurídica moderna, com o avanço tecnológico e o aumento do tráfego dos últimos anos, o direito rodoviário tornou-se mais complexo. Por via dessa complexidade, recebe contributos multidisciplinares das diversas áreas do conhecimento que estudam as matérias da mobilidade urbana.

Todos que todos os estudos e dados citados estão devidamente identificados de acordo com as regras de citação académica. Procurei um compromisso entre a linguagem jurídica e a linguagem comum porque a maioria dos interessados por estas realidades não são sequer juristas. Foi usado o novo acordo ortográfico por razões de natureza técnica.

Estruturei o comentário por temas e não sigo exatamente sequência numérica dos artigos.

Os temas aqui tratados são particularmente queridos dos ciclistas e podem estimular os ânimos dos leitores mais sanguíneos. Contudo, tudo o que aqui é dito tem a sua justificação técnica e documental devidamente suportada, pelo que se dispensam os comentários infundados, sem base científica ou técnica ou meramente triviais.

Ficarei muito agradecido por todos os contributos sérios e construtivos que possam acrescentar algo a este comentário que, como qualquer trabalho jurídico, não tem a pretensão de ser mais do que um ponto de partida para mais reflexão sobre o tema.

O que aqui escrevo está longe de ser um trabalho solitário e individual. Pelo contrário, recebi diversos contributos teóricos e práticos de diversas pessoas. Por isso, não deixo de agradecer a todos aqueles com quem tive oportunidade de trocar impressões, em especial ao Senhor José Manuel Caetano da FPCUB e aos membros da MuBi, que me permitiram conversar e refletir sobre temas da mobilidade urbana em bicicleta.

Agradeço em especial à minha Joana que me ouviu e leu vezes sem conta sobre estas matérias. E à malta que costuma pedalar comigo.

Almada, 13 de Agosto de 2013

Índice

i.	**Introdução. Da igualdade rodoviária da bicicleta.**	**4**
ii.	**Novos conceitos «utilizadores vulneráveis» e «zonas de coexistência»**	**11**
iii.	**Dever geral de cuidado**	**12**
iv.	**Regras de circulação**	**13**
v.	**Normas de proteção**	**17**
vi.	**Perturbação do tráfego**	**22**
vii.	**Do veículo de circulação terrestre chamado velocípede**	**23**
viii.	**Conclusões**	**26**

CÓDIGO DA ESTRADA

COMENTÁRIO ÀS ALTERAÇÕES DAS NORMAS RESPEITANTES À BICICLETA

(DECRETO N.º 176/XII que estabelece a décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro)

i. Introdução. Da igualdade rodoviária da bicicleta.

Metodologia

Foram aprovadas as mais recentes alterações ao Código da Estrada (CE). São alterações muito relevantes, que mudam o paradigma legislativo quanto ao enquadramento da bicicleta no CE.

A análise técnico-jurídica das alterações e as suas implicações no direito rodoviário não se cinge ao Código da Estrada e toca noutros ramos que são relevantes ao ciclista: a responsabilidade civil, o direito dos seguros e outros ramos do ordenamento jurídico onde a bicicleta se encontra tratada (ou poderia encontrar).

Levarei em linha de conta os comportamentos de ciclistas e automobilistas e as motivações de tais comportamentos – nomeadamente os deveres jurídicos de cuidado que vinculam todos os utilizadores da via, bem como o conhecido tema da *legitimidade* de incumprimento da lei pelo ciclista por falta de normas ou infraestruturas próprias.

Como é próprio da análise jurídica, parte-se de um brocado fundamental: o de que a Lei é feita para ser cumprida; o que não quer dizer que *(i)* todos a cumpram, com ou sem motivações fundadas – embora devamos estar todos prontos a sofrer as consequências; e *(ii)* que o legislador não deva retirar do nível de cumprimento as devidas conclusões. A perspetiva aqui adotada não alinha portanto com teorias já apresentadas noutros fóruns de acordo com as quais é legítimo o incumprimento das regras de trânsito, tanto mais que aqui não nos encontramos no domínio da moralidade[1].

Os fundamentos e a aplicação do Direito

A discussão sobre o enquadramento jurídico da bicicleta no (CE) parte frequentemente de um pressuposto pouco rigoroso; o de que se o reconhecimento mais profundo da bicicleta no CE contribuirá para que os ciclistas estejam mais protegidos e inseridos num ambiente rodoviário mais regrado e salutar.

Não é necessariamente assim. Enquanto não houver a observância efetiva de um dever geral de cuidado pelos automobilistas face aos ciclistas, as normas legais em nada contribuirão para a diminuição do perigo; quer ao abrigo do novo CE (com as alterações de 2013), quer ao abrigo do antigo (antes das alterações de 2013). Da

[1] Refiro-me a posições como as defendidas no artigo "Os utilizadores de bicicleta são moralmente incumpridores?" *in* jornal *Notícias do Parque*, Dezembro de 2012. Até porque no direito rodoviário é aplicável o princípio da confiança, segundo o qual, na palavras do Tribunal da Relação de Lisboa no Acórdão de 23/06/2008 (Carlos Almeida), *"(…) na circulação rodoviária, existe o chamado princípio da confiança (ver Figueiredo Dias, Comentário Conimbricense do Código Penal, Coimbra Editora, 1999, pág. 109), segundo o qual, e aplicando ao caso, quem circula na via pode confiar que os outros condutores também cumprem as regras de trânsito*".

mesma forma, se a legislação rodoviária não for cumprida por ciclistas de forma sistemática, com a observância de equivalentes deveres de cuidado, também nada se ganhará em segurança e tolerância rodoviária.

Com efeito, salvo raras exceções, as regras do Código antigo[2], desde que devidamente cumpridas, raramente colocavam em risco a segurança dos ciclistas[3]. O que acontecia é que, equiparando em quase tudo a bicicleta a uma carroça (carro puxado por animais), não promovia, como é o caso do novo CE, a utilização da bicicleta. Ou seja, os riscos para os ciclistas que existiam ao abrigo do Código antigo, como pretendo demonstrar, continuarão a existir se não se alterarem os comportamentos.

As normas em apreço terão o seu efeito mais imediato na discussão judicial de sinistros. Contudo, esta utilidade está fortemente limitada pela prova; especialmente com velocípedes, que são veículos leves, sendo portanto mais difícil, em sinistros com bicicleta de fazer reconstituições precisas. Como explicam de forma elegante os juízes da Relação de Coimbra, no recente acórdão de 26-02-2013 (relator José Avelino Gonçalves);

"Como fenómeno dinâmico que é um qualquer acidente de viação, o seu processo causal não é, muitas vezes, de fácil apreensão e compreensão, impondo-se ao julgador uma tarefa mental de recreação ou de reconstituição a partir de todos os elementos disponíveis carreados ao processo, não já para atingir a evidência ou a certeza integral, mas para chegar àquele grau de probabilidade bastante para fundar uma convicção, para consentir a crença quanto às causas do evento. No caso particular dos acidentes de viação, o que importa determinar - mais do que uma violação formal de uma regra de trânsito – é o processo causal da verificação do acidente e a influência de tal conduta na sua produção, até porque entendemos não existirem normas estradais que protejam em absoluto."[4]

Obviamente, se o novo CE servir como estímulo à utilização da bicicleta, teremos um outro efeito prático importante: quantos mais ciclistas houver na estrada, mais calmo será o trânsito automóvel e, por conseguinte, mais seguro será; independentemente das normas legais em vigor.

Independentemente do meio utilizado, todos têm a liberdade de circular (art. 44.º da Constituição da República - CRP). Contudo, e aludindo brevemente à teoria dos direitos fundamentais, as restrições aos direitos (de circulação) de uns em detrimento dos direitos de outros (de segurança e circulação) devem sempre ser feitas dentro dos limites permitidos pela Constituição e pela lei (art. 18.º da CRP) e tendo em conta os riscos próprios de cada veículo.

Uma tese de mestrado em Direito, pioneira na matéria, explica de modo exímio esta ponderação de interesses, ainda ao abrigo do Código antigo:

" (…) A liberdade de circulação pelas vias públicas garantida pela primeira parte do nº1 do art.º 44º da CRP implica que não se pode restringir desmesuradamente tal direito dos ciclistas quer se olhe pelo ponto de vista da proporcionalidade (da adequação, da exigibilidade e da justa medida) (ver art.º 18º/nº2 e nº 3 da CRP) quer pelo ponto de vista de que não deve haver condicionamentos ou limites ao conteúdo da liberdade de circulação gravosos (Canotilho 2007:632) que atinjam a própria liberdade de deslocação, o que por exemplo acontece, parece evidente, no que respeita à limitação exagerada na utilização das vias públicas pelos ciclistas que perpassa

[2] Adoptaremos a seguinte terminologia CE (Código da Estrada, versão aprovada na especialidade); Código antigo (atual versão).
[3] Embora existissem casos excepcionais, como a obrigação de circular junto à berma.
[4] Disponível em www.dgsi.pt; sublinhado meu.

do nº4 do art.º 32º do CdE que limita desproporcionadamente e condiciona exageradamente a liberdade de circulação dos ciclistas no que respeita à regra geral da prioridade, tal pode induzir uma atitude de pouca prudência, com risco para o ciclista, por parte de condutor de veículo a motor (e particularmente automóvel) que não limite a sua velocidade na circulação em intersecção onde um ciclista se apresenta à direita do automóvel (…)[5].

Muito por força da ação de entidades viradas para a promoção da mobilidade urbana suave (FPCUB, MuBi), o CE português tem vindo a reconhecer – paulatinamente, é certo – direitos *especiais* aos utilizadores da bicicleta, culminando neste reconhecimento massivo da bicicleta no Código da Estrada.

O princípio da igualdade, previsto no art. 13.º da CRP, quando aplicável ao direito rodoviário, não obriga a tratar todos os veículos de forma igual, mas tratar igual o que é igual e diferente o que é efetivamente diferente. Ou como se diz de forma mais assertiva no acórdão de 28/04/2010 do Tribunal da Relação de Coimbra (relator António Magalhães), "(…) *em relação à igualdade rodoviária, recordar-se-á que o art. 13 da CRP não significa igualitarismo ou igualdade formal, ou seja, não impõe que se dê um tratamento igual a situações que são diferentes* (…)".

Até à aprovação deste CE, o legislador adotou uma postura que parecia esquizofrénica. Por um por um lado, obrigava o proprietário de um automóvel a pagar impostos sobre a propriedade de um bem, entre várias razões, pelos impactos da circulação do mesmo (degradação da via, degradação do ambiente, etc.), conforme se estabelece no art. 1.º do Código do Imposto Único de Circulação; ao passo que mantinha uma postura tímida (e muito aquém do exemplo europeu) quanto à promoção e incentivo à utilização de meios suaves de mobilidade, em singelo ou em integração com o transporte público.

Opções jurídicas e opções políticas

Chegados a este ponto, o quadro legislativo está prestes a mudar. Contudo, como sabemos, nem todos os comportamentos se mudam por decreto, nomeadamente naqueles em que é mais difícil a fiscalização.

O estímulo à utilização da bicicleta é uma opção política mais ou menos livre – servida por determinados direitos fundamentais, como veremos –, que norteia a forma como planeamos as nossas cidades e a forma aceitamos o impacto ambiental da mobilidade (nomeadamente a pendular). Contudo, como sabemos e aprofundaremos mais abaixo, há benefícios económicos e sociais, directos e indirectos na utilização da bicicleta, em detrimento do automóvel. Essa realidade é verificável em diversas cidades do mundo com diferentes níveis de utilização da bicicleta[6].

[5] ANDRADE, Paulo Adriano Gonçalves Berardo, "O Direito, o Ambiente e a Mobilidade Sustentável: Aspetos Jurídicos da Mobilidade em Bicicleta", 2012, disponível www.fd.uc.pt.

[6] "Copenhageners choose the bicycle because it's the fastest and easiest way to get around. Period. If the numbers of cycling citizens are to increase it is all about making the bicycle the fastest and easiest way to get around for even more citizens than today. This is not possible without a strong prioritising of bicyclefriendly infrastructure and a will to think out of the box. These are therefore the two central principles in the bicycle traffic area: prioritising and innovation. *In "Good, Better, Best - The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025"*, The City of Copenhagen Technical and Environmental Administration, Traffic Department www.kk.dk/cityofcyclists

Tudo está em saber que regulamentação e infraestruturas serão criadas para tornar exequíveis estes princípios progressistas[7].

Responsabilidade civil e o Direito rodoviário

No âmbito da advocacia da utilização da bicicleta vê-se frequentemente o aceno da bandeira da *strict liability* como um princípio inovador, a aplicar em Portugal, com um contributo importante para a segurança dos ciclistas na estrada. Explica-se que "a atribuição à partida da culpa civil ao automobilista quando há um acidente com um peão ou ciclista" ou o "princípio da proteção do utilizador mais vulnerável em caso de acidente" [8].

Estas apreciações são simplistas e pouco rigorosas. Explicando melhor; a responsabilidade civil em geral é baseada na culpa de quem provoca o dano. Por exemplo, a responsabilidade emergente de um vidro partido ao vizinho pela queda de um ramo de uma árvore que alguém está a cortar no seu jardim é baseada na culpa da pessoa que está a cortar o ramo. Num caso destes, em princípio, não havendo culpa, não há responsabilidade civil.

Ou seja, em geral, não há responsabilidade se, associado a um facto ilícito que tenha dado origem a um dano, não houver culpa do sujeito.

Em certas atividades, mercê da sua perigosidade inerente, o legislador consagra expressamente uma exceção: a **responsabilidade objetiva, ou seja, sem culpa**. Tenha ou não culpa, se provocou o dano na prossecução de uma determinada atividade, é responsável pela sua reparação; mesmo que tenha observado todos os deveres que são exigíveis à pessoa comum.[9]

A *"strict liability"* não é mais do que a "responsabilidade objetiva", i.e., independente da culpa do sujeito lesante (ou seja, daquele que provoca a lesão). Este tipo de responsabilidade é excepcional e tem fundamento nos riscos próprios associados à condução de veículos terrestres (note-se que a fórmula é geral; veículos terrestres). Sendo excepcional, encontra-se prevista para casos específicos (cfr. Nota sobre os riscos próprios do veículo, no ponto iii. Dever geral de cuidado).[10]

[7] Embora a infraestrutura não seja tudo, como se refere no relatório do ETSC (European Transport Safety Council) *"Review of Cycling Safety Policies in the European Union"*: "However, infrastructure by itself can only have a limited impact on the safety of cyclists, or of any other road user for that matter. In this respect, policy-makers must thus keep in mind that infrastructure is not a 'silver bullet' to solve all problems. It must be used in conjunction with developments in other areas related to the traffic system, i.e. vehicle technologies (see Part 4 below) and road user behaviour (see Part 5 below), in order to deliver its maximum road safety benefits.

[8] Respetivamente, *Blog* Menos um Carro, *"O automobilista tem sempre culpa à partida"*, publicação de 13/02/2010, disponível em http://menos1carro.blogs.sapo.pt/; e IMTT (atual IMT), *"Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e outros modos suaves – Resumo dos contributos da 1ª reunião de stakeholders* – 30.11.2010, pág. 5.

[9] Diferente é a responsabilidade subjetiva, em que a culpa é presumida, mas em que a pessoa considerada responsável pode ilidir a presunção. Salvo critério legal especial, a medida da culpa é apreciada conforme os deveres exigíveis à pessoa de média compreensão e perícia.

[10] Existe noutras áreas do Direito como a responsabilidade do produtor perante os consumidores.

A repartição da responsabilidade civil rodoviária e a proteção jurídica das bicicletas está longe de ser uniforme de país para país. A maioria dos países preconiza que a responsabilidade rodoviária é baseada no risco de condução do veículo[11].

Portugal consagra um sistema de responsabilidade civil rodoviária que prevê a responsabilidade objetiva por acidentes de viação (arts. 503.º e seguintes do Código Civil), ou seja, independentemente de culpa do condutor/ciclista. Em suma, é um sistema de *strict liability*.

No nosso sistema existe também a possibilidade de excluir a responsabilidade objetiva (que existiria) **quando há culpa do lesado.** Esta norma, que atua como válvula de escape, é comum a todos os ordenamentos jurídicos europeus. No nosso Código Civil encontra-se prevista no art. 505.º)[12]. Destina-se a que não haja a gritante injustiça de se responsabilizar alguém quando nenhuma causa (quanto mais culpa) deu ao acidente.

Assim, em caso de acidente em que a culpa é partilhada entre veículo automóvel e bicicleta (há culpa dos dois, porque, por exemplo, seguiam os dois em infração) a indemnização a pagar é normalmente mais alta do lado do veículo automóvel, porque é um veículo que tem um **maior risco próprio**. Impõe-se uma explicação deste conceito.

§ Riscos próprios do veículo

Cada veículo tem os seus riscos próprios, inerentes às suas características. Com efeito, um automóvel terá em princípio mais riscos associados do que uma bicicleta e esta do que uma trotineta, por exemplo[13].

O que se entende por riscos próprios do veículo tem sido amplamente discutido. Contudo, podemos dizer que *grosso modo* todos os danos que tipicamente estão associados a ocorrências, ainda que inesperadas, do trânsito rodoviário, são potencialmente geradores de responsabilidade objetiva.[14]

---

[11] RENDA, Andrea and Schrefler, Lorna - Centre for European Policy Studies, *"Compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the EU: assessment of selected options"* resumem as configurações dos sistemas "Liability: criteria used to determine the liability for harm caused by a road traffic accident vary amongst member states, with some countries (most civil law countries, including France, Germany, Belgium, Italy, Spain, the Netherlands, Austria) adopting strict liability rules; and other countries (e.g. the UK, Cyprus, Ireland, Malta, Romania) relying on fault-based rules. In addition, even in countries that have adopted a strict liability the legal rule regime varies significantly: for example, under the French Loi Badinter the driver is deemed liable for all harm caused by his vehicle without any fault, and without any defence of force majeure and with significant restrictions to the defence of contributory negligence;(…)"

[12] Como refere MITCHELL, Brenda, "Equally, it is a system not without its checks and balances. Strict liability entitles a crash victim to compensation unless the driver can prove the cyclist was at fault. However, the emphasis remains irrevocably on protecting the more vulnerable road user. As Lord Denning said in 1982, "There should be liability without proof of fault. To require an injured person to prove fault results in the gravest injustice to many innocent persons who have not the wherewithal to prove it." *In "Report on Strict Liability"*, Cycle Law Scotland, 2012, pág. 5.

[13] Para que não restem dúvidas, a regra da responsabilidade objetiva também é aplicável às bicicletas, conforme entende GUICHARD, Raul, *"Acerca da responsabilidade civil objectiva por danos causados por veículos de circulação terrestre"*, In Revista do CEJ, N.º 9 – 2006, pág. 13.

[14] Pela riqueza dos exemplos, deixo aqui um excerto do artigo de GUICHARD, Raul, referido na nota anterior, pág. 16: *"E não importa que os acidentes estejam ligados ao maquinismo (o travão que falha, a coluna da direcção que se parte, o pneu que rebenta, ou até o «capot» que se abre – cfr., quanto a esta última hipótese, Acórdão RL, de 22/4/1999, CJ 1999, 2, 119), ao condutor (que sofre, por exemplo, uma síncope cardíaca, um ataque epiléptico ou um acesso de febre alta – cfr. Acórdão STJ, de 4/5/1971, BMJ 207, 134, e Acórdão STJ, de 27/6/1971, BMJ 209, 120), ou à própria via de circulação (óleo nela derramado que provoca derrapagem – cfr. Acórdão STJ, de 25/2/1982, BMJ 314, 298; piso escorregadio por se encontrar molhado e nele haver barro espalhado por outros veículos – cfr. Acórdão STJ, de 21/2/1980,*

Este conceito normativo e a forma como tem sido interpretado é revelador do caráter amplo com que o legislador consagra a responsabilidade objetiva; como se de uma responsabilidade social do condutor se tratasse, de suportar os danos que o veículo provoca, pelo simples facto de possuir e conduzir um veículo potencialmente perigoso.

A quantidade de risco (social e legalmente) admissível é fixada pelo Código da Estrada ao desenhar as regras de condução. Como se escreve no acórdão da Relação de Coimbra de 25-11-2009 (relator Mouraz Lopes) *"O Código da Estrada e o seu regulamento fixam a margem de risco permitida na condução e sobre a qual deve a ordem jurídica efectuar o juízo sobre o dever objectivo de cuidado que os condutores devem ter."*

Perguntar-se-á então por que motivo dificilmente se vê uma decisão judicial em que o ciclista não seja pelo menos parcialmente responsabilizado pelos danos.

Nas decisões tribunais superiores (Tribunais da Relação e Supremo Tribunal de Justiça) que analisei (que foram muitas e às quais farei referência), o ciclista circulava frequentemente no momento do acidente em infração ou não usou de prudência que lhe seria exigível (por exemplo, não circulava, como obrigava o Código antigo junto à berma; circulava sem luzes; não sinalizou a manobra, etc.).

De facto, apesar de tratados com igualdade (não igualitarismo) em termos de responsabilidade civil – e ao contrário do que se faz crer –, a Lei tem uma mão tendencialmente mais pesada para o automóvel, porque manda atender aos "riscos próprios do veículo" (art. 503.º). Ou seja, não havendo culpa de nenhuma das partes, os riscos próprios do veículo automóvel são incomensuravelmente maiores do que os da bicicleta, razão deve ser o automóvel a suportar a maior parte da responsabilidade; se não inteiramente.

Obviamente, o enquadramento em termos de responsabilidade civil nada tem que ver – como aliás se percebe pela simples observação da realidade – com um ambiente automóvel salutar. **É que, na prática, a obrigatoriedade do seguro automóvel de responsabilidade civil por danos de terceiros ajuda a absorver o impacto preventivo e eficaz que teria a responsabilidade objetiva** se tivesse que ser patrimonialmente suportada pelo tomador do seguro (o que não quer dizer que o seguro seja algo nefasto ou contraproducente; simplesmente o combate à sinistralidade é, naturalmente, feito por outras vias).

Faz sentido que o veículo automóvel, criador de riscos e estrangulamentos sociais como é, envolva uma responsabilidade acrescida. Como se escreve numa brochura técnica sobre acalmia de tráfego do IMT, *"As situações de insegurança rodoviária aliam-se, ainda, à usurpação do espaço público por parte do tráfego automóvel cuja função circulação (rodoviária) se sobrepõe, muitas vezes, à função social do espaço retirando-lhe a verdadeira essência de "espaço para todos". A consequência directa reside na menor presença de pessoas e na redução da convivialidade, já referida em 1981 por D. Appleyard ao afirmar que as interacções sociais são inversamente proporcionais aos volumes de tráfego.*[15]*"*

BMJ 294, 321; um buraco que provoca rebentamento de um pneu). Ou mesmo devido a outros "factores" (condutor "encandeado" pelo sol – cfr. Acórdão RC, de 29/11/1974, BMJ 242, 366).

[15] IMTT (atual IMT), *"Acalmia de Tráfego Zonas 30 e Zonas Residenciais ou de Coexistência"*, Colecção de brochuras técnicas/temáticas, Março de 2011, pág. 2, com uma fundamentação semelhante à referida no acórdão do STJ de 05-06-2012 referido na nota n.º 11.

Resumindo, havendo culpa do ciclista, parece-me correto que fique muito mitigada a responsabilidade do automobilista (se este não tiver culpa; embora continue a ser responsável por uma quantidade dos danos, a aferir – por exemplo, 10%/20%). O STJ tem vindo a seguir esta opção apreciando forma ainda menos conservadora o tema da culpa do lesado, no sentido de a culpa do lesado poder não afastar a responsabilidade pelo risco e, portanto, o condutor do automóvel ser responsável[16].

Tudo isto se altera se for um inimputável: uma criança ou uma pessoa portadora de anomalia psíquica ou ainda uma pessoa idosa que tenha dificuldades do ponto de vista motor. Em princípio, conduzir uma bicicleta, no caso da criança ou do portador de anomalia psíquica, tem de se não existe a responsabilidade de quem tem a sua guarda: a Lei presume-a, podendo ser afastada por prova em contrário; mas em qualquer caso, tem de ser alegada em tribunal. De resto, em qualquer um dos casos, os danos são repartidos entre uns e outros na proporção das culpas; sendo certo que todos estes têm a sua culpa acentuadamente reduzida.

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. Esta opção parece-me claramente mais adaptada à nossa atual cultura rodoviária (ainda que em mudança) do que um tratamento preferencial da bicicleta, dada a nossa falta de infraestrutura e cultura ciclável. À partida, responsabiliza de forma equilibrada os diversos agentes do trânsito, tendo em conta as suas diferenças.

Com efeito, uma coisa é responsabilizar efetivamente os agentes de trânsito pelas suas atuações, mesmo sem culpa por se tratar de uma atividade perigosa. Outra completamente diferente é fazer recair sobre os condutores (indivíduos) os danos da falta de opção política por uma mobilidade sustentável através da responsabilidade civil. Os regimes de responsabilidade civil são um sistema de compensações e de justiça restitutiva e não têm fins punitivos ou de política social; para esses, existe o sistema fiscal: em que são muito úteis impostos sobre o património (por exemplo, o Imposto Único de Circulação, que ao contrário do frequentemente se pensa é um imposto sobre o património e não sobre a utilização da estrada – internacionalmente, *road tax*).

Obviamente, impor-se-á de futuro a alteração deste modelo de responsabilidade civil para um mais responsabilizador do veículo motorizado; com uma presunção de culpa ou uma componente punitiva agravante. Contudo, parece-me que por uma questão de justeza, a consagração de uma presunção de culpa do veículo motorizado em sinistros com ciclistas deverá ser acompanhado de mudanças estruturais nas nossas infraestruturas rodoviárias e na mobilidade em geral.

Caso contrário, salvo melhor opinião, parece-me uma insensatez do legislador consagrar um regime mais estrito de responsabilidade civil, enquanto não existir uma política integrada em termos de mobilidade. De notar que no caso holandês, por exemplo, essa regra (da responsabilidade objetiva, com uma responsabilização especial dos veículos

[16] Decisões que se vão tornando cada vez mais frequentes Acórdãos do STJ de 04-10-2007 (Santos Bernardino) 05-06-2012 (Orlando Afonso) (sendo este último merecedor de crítica por extravasar claramente a letra da lei), da Relação de Guimarães de 04-04-2013 (Manuel Bargado) e MOITINHO DE ALMEIDA, José Carlos, in *Seguro Obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias"*, disponível em www.stj.pt.

motorizados, não é absoluta e é estruturalmente parecida com a Portuguesa) só foi implementada certa de 30 anos depois de a Holanda se tornar um *paraíso ciclável*[17].

ii. Novos conceitos «utilizadores vulneráveis» e «zonas de coexistência»

Criam-se conceitos novos relacionados com a mobilidade suave e sustentável. Os **utilizadores vulneráveis** e as **zonas de coexistência**[18] são o ponto de partida para a mudança de um paradigma jurídico de enquadramento dos utilizadores mais vulneráveis da via. Conforme enunciei na introdução, dá-se assim cumprimento (pelo menos parcial) ao imperativo constitucional do direito à igualdade (art. 13.º da CRP) enformando a liberdade de circulação (art. 44.º da CRP), mitigando as restrições impostas pela lei e pela sua aplicação, tal como impõe o princípio da restrição adequada e necessária dos direitos fundamentais.

Os ciclistas, como outros utentes vulneráveis da via, dependem muito das condições da via e do ambiente em geral e são extremamente vulneráveis ao comportamento dos outros agentes viários. Com efeito, mercê da sua fragilidade física, é muito relevante a habituação à estrada, às condições da via, ao funcionamento da bicicleta e à circulação viária. Em todo o caso, mesmo um ciclista experiente está em desvantagem perante os veículos motorizado; desvantagem que a Lei parece empenhada em mitigar.[19]

> **NOVAS NORMAS**
>
> ***Art. 1.º, alínea q)*** *"Utilizadores vulneráveis - peões e velocípedes, em particular, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência"*
>
> ***Art. 1.º, alínea bb)*** *"Zona de coexistência» - zona da via pública especialmente concebida para utilização partilhada por peões e veículos, onde vigoram regras especiais de trânsito e sinalizadas como tal."*

Neste sentido, a Lei vem limitar os direitos de circulação em velocidade dos automobilistas nas referidas zonas de coexistência (limite máximo de 20 km/h para todos os veículos, conforme tabela constante do n.º 1 do art. 27.º).

A criação de um conceito único que envolva todos os utilizadores mais frágeis e com mobilidade mais limitada (os utilizadores vulneráveis) tem a virtude de se articular na perfeição com as zonas de coexistência.
Nestas zonas, "os utilizadores vulneráveis podem utilizar toda a largura da via pública", muito embora a lei imponha que "os utilizadores vulneráveis devem abster-se de atos que impeçam ou embaracem

[17] Na profunda revisão feita ao Código Civil Holandês, em 1992.
[18] Conceitos esses que são muito que são muito semelhantes aos do *Code de la Route* belga, conforme se enuncia na nota técnica anexa ao Parecer da Comissão de Economia e Obras Públicas à Proposta de Lei 131/XII (2ª) (do Governo) que serviu de base às presentes alterações legislativas.
[19] "Cyclists are relatively slow, not very visible and somewhat vulnerable compared with other, heavier road users (cars, buses, lorries, trams). A cyclist's safety depends of course on the physical features of his route (good road surface, clear signs and signals, possible separation of different types of traffic). But is also depends to a great extent on his physical abilities, know-how and experience (ability to anticipate). It also depends on the behaviour of motorists. Know-how consists both of a mastery of the bicycle (technique) and the knowledge of certain theoretical data, notably an awareness of the possible conflicts between bicycles and cars and of the nature of the dangers which may arise en route. Motorists or the drivers of heavy vehicles should, when learning to drive, be taught how to take account of the specific problems and behaviour of cyclists." *In "Cycling: The way ahead for Towns and Cities"*, European Commission DG XI — Environment, Nuclear Safety and Civil Protection, European Communities, 1999, pág. 36., disponível em http://ec.europa.eu.

desnecessariamente o trânsito de veículos" (art. 78.º-A, n.º 1, alínea a) e d)), concretizando o princípio geral do abuso de direito (art. 334.º do Código Civil)[20].

A criação de zonas especiais ficou, meritória como é, ficou aquém do desejável em termos de acalmia de tráfego. A criação da "Zona 30", proposta pelo Bloco de Esquerda na sua proposta de lei[21], como tipo intermédio de vias urbanas cujo fim é que sejam partilhadas, com velocidade moderada, por veículos motorizados e velocípedes em igualdade de direitos. Como se escreve na já referida brochura técnica sobre acalmia de tráfego do IMT, *"O conceito de Zona 30 estrutura-se em torno da redução dos volumes de tráfego motorizado e da melhoria das condições de segurança das deslocações, em particular dos peões e dos ciclistas, através da imposição de uma velocidade limite de circulação reduzida e de medidas ao nível do desenho urbano. A limitação da velocidade a 30km/h visa uma alteração progressiva dos comportamentos dos condutores que induz uma circulação com mais segurança, menos ruidosa e com menos poluição, permitindo uma utilização mais equitativa do espaço público."*[22]

iii. Dever geral de cuidado

Depois de estabelecer um princípio geral de liberdade de circulação, a Lei impõe aos utentes da via uma circulação conforme os princípios da boa fé e da confiança, de molde a não impedir ou fazer perigar a circulação das outras pessoas. A nova redação do CE impõe agora especial atenção aos utilizadores vulneráveis, nos quais se incluem os utilizadores de bicicletas.

> **NOVA NORMA**
>
> **Art. 3.º, n.º 2** *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."*
>
> **Art. 11.º, n.º 3** *O condutor de um veículo não pode pôr em perigo os utilizadores vulneráveis*

A nova redação do n.º 2 do art. 3.º tem boas intenções e poderá efetivamente servir para desbloquear alguma situação de injustiça gritante. Contudo, dada a generalidade e indeterminação dos conceitos usados pelo legislador ("atos que impeçam ou embaracem o trânsito"), é muito provável que seja de difícil aplicação, nomeadamente em proteção dos utilizadores vulneráveis[23].

---

[20] Quanto alguém tem um direito, mas o exerce para além dos fins para o qual foi previsto ou pelo menos do que é habitual, pode estar a atuar em abuso de direito. Dispõe o art. 334.º do Código Civil que "*É ilegítimo o exercício de um direito, quando o titular exceda manifestamente os limites impostos pela boa fé, pelos bons costumes ou pelo fim social ou económico desse direito*". Segundo este princípio, os direitos devem ser exercidos de acordo de boa fé e com a sua utilidade social; ponto para além do qual o titular do direito poderá ser responsabilizado por estar a violar o direito de outra pessoa. Chamando a atenção para o carácter excepcional do abuso de direito, o Tribunal da Relação do Porto refere no acórdão de 25/10/2007 (Fernando Baptista) que "*O abuso de direito – como "válvula de escape" – só deve funcionar em situações de emergência, para evitar violações chocantes do Direito.*" [sublinhado meu], disponível em www.dgsi.pt

[21] Projeto de Lei n.º 336/XII/2.ª apresentado pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda.

[22] IMTT (atual IMT), *"Acalmia de Tráfego Zonas 30 e Zonas Residenciais ou de Coexistência"*, Colecção de brochuras técnicas/temáticas, Março de 2011, pág. 8

[23] Numa óptica de responsabilização do ciclista, este tipo de disposições não são contudo "à prova de bala", protegendo o ciclista até ao limite da irresponsabilidade. Refira-se a decisão que parece acertada do Acórdão de 18/04/2006 do Supremo Tribunal de Justiça (relator Sebastião Póvoas), em que se refere que "O condutor não tem de contar com a negligência ou inconsideração dos outros, salvo tratando-se de crianças, de deficientes ou de animais desacompanhados. (…) O velocípede

Foi introduzida uma norma expressa de proteção dos utilizadores vulneráveis, o novo n.º 3 do art. 11.º do CE. A norma é pioneira e a sua abrangência permite sancionar quaisquer situações de perigo criadas que não constituam violação de nenhuma regra de trânsito. Consoante a gravidade da conduta do condutor, a coima pode variar entre € 60 a € 300.

Parece claro que a preocupação do legislador aqui foi a de acautelar as situações em que não há propriamente uma contraordenação relacionada com regras de trânsito; mas em que os veículos automóveis exercem pressão ou perigo sobre os utilizadores vulneráveis da via, em razão da sua dimensão (por exemplo, os arranques à beira da passadeira de peões, destinados a apressar o atravessamento; a colagem à roda traseira para que o ciclista encoste e deixe passar o automóvel[24]).

iv. Regras de circulação

Na via

Foram introduzidas novas regras de circulação que estabelecem a igualdade jurídica e material constitucionalmente exigível, nos termos já referidos acima no título i..

> **NOVAS NORMAS**
>
> **Art. 13.º, n.º 1** *A posição de marcha dos veículos deve fazer-se pelo lado direito da faixa de rodagem, conservando das bermas ou passeios uma distância suficiente que permita evitar acidentes.*
>
> **Art. 90.º, n.º 3** *Os condutores de velocípedes devem transitar pelo lado direito da via, conservando das bermas ou passeios uma distância suficiente que permita evitar acidentes.*
>
> **Art. 90.º, n.º 2** *Os velocípedes podem circular paralelamente numa via, exceto em vias com reduzida visibilidade ou durante engarrafamentos, desde que não circulem em paralelo mais que dois velocípedes e tal não cause perigo ou embaraço ao trânsito.*
>
> **Art. 40.º, n.º 1** *Fora das localidades, em vias cuja faixa de rodagem só tenha uma via de trânsito afeta a cada sentido, os condutores de automóveis pesados, de veículos agrícolas, de máquinas industriais, de veículos de tração animal ou de outros veículos, com exceção dos velocípedes, que transitem em marcha lenta devem manter em relação aos veículos que os precedem uma distância não inferior a 50 metros que permita a sua ultrapassagem com segurança.*

Deixou de se exigir aos veículos automóveis e às bicicletas que circulassem *"o mais próximo possível das bermas ou passeios"*. No caso das bicicletas foi mesmo revogada a parte da norma que impunha essa obrigação *"mesmo nos casos em que, no mesmo sentido de trânsito, sejam possíveis duas ou mais filas"*.

---

sem motor, desde que tripulado - e não levado à mão – está sujeito às regras de circulação de um veículo, devendo tomar idênticas precauções se pretender mudar de direcção". (sublinhado nosso), in *"A culpa nos acidentes de viação na jurisprudência das Secções Cíveis do Supremo Tribunal de Justiça (Sumários de Acórdãos de 1996 a 2012)"* disponível em www.stj.pt.

[24] Quanto a este exemplo, refira-se a alteração ao art. 40.º do CE (que será tratada mais adiante), que excepcionou os velocípedes da regra segundo a qual, em situações de marcha lenta *"Sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil ou o estado de conservação da via não permitam que a ultrapassagem se faça em termos normais com a necessária segurança, os condutores dos veículos referidos no n.º 1 [dos quais estão expressamente excluídos os ciclistas] devem reduzir a velocidade e parar, se necessário, para facilitar a ultrapassagem"* (redação alterada do art. 40, n.º 3 do CE).

Esta é uma alteração que se há-de revelar extremamente relevante, desde que, obviamente, a lei seja cumprida. Os velocípedes podem agora usar toda a faixa, protegendo-os dos conhecidos perigos da berma: grelhas de escoamento de esgotos; ou a abertura das portas de veículos estacionados, com sérias consequências quando o tráfego é intenso; lixo na berma (vidros e outros resíduos).[25]

Mesmo quando a circulação da bicicleta provoque uma fila em marcha lenta, deixou de ser obrigada a encostar para permitir a ultrapassagem. No Código antigo, o art. 40.º, n.º 1 não excluía os velocípedes do elenco dos veículos de marcha lenta; veículos esses que o obrigava a que "*sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil ou o estado de conservação da via não permitam que a ultrapassagem se faça em termos normais com a necessária segurança, os condutores dos veículos referidos no n.º 1 devem reduzir a velocidade e parar, se necessário, para facilitar a ultrapassagem.*" (art. 40.º, n.º 3).

Em bicicleta, a circulação a par é uma necessidade natural, dada a agilidade e dimensão do veículo. A sua natureza *socializante* estimula a interação com o meio ambiente (urbano ou não) e com os outros ciclistas. Na vertente mais desportiva estimula a formação de grupos para a prática de cicloturismo e ciclismo de estrada. Estas realidades revelaram a necessidade de permitir a circulação de ciclistas a par.

Embora a intenção seja boa e a substância da norma cumpra o objetivo, a técnica legislativa usada não deixa de ser tímida; quase como se tivesse o legislador tido receio das reações da sociedade civil a uma norma deste género.

Com efeito, o art. 90.º, n.º 1, alínea estipula, como princípio geral, que os ciclistas não podem *"Seguir a par, salvo se transitarem em pista especial e não causarem perigo ou embaraço para o trânsito".*

Só no n.º 2 do mesmo artigo prevê que *"podem circular paralelamente numa via"*, elencando de seguida diversas condições que parecem; que diga-se em abono da verdade, parecem todas justificadas (i) *"exceto em vias com reduzida visibilidade ou durante engarrafamentos";* (ii) *"desde que não circulem em paralelo mais que dois velocípedes";* (iii) *"e tal não cause perigo ou embaraço ao trânsito*". Pena é que a redação tenha resultado pouco clara.

Parece claro que os conceitos de "perigo ou embaraço para o trânsito" só podem ser interpretados no sentido de um perigo objetivo, relacionado com a via ou as condições atmosféricas verificadas ao momento.

Estes conceitos de perigo e embaraço não podem ser subjetivamente apreciados, sob pena de se estar a tratar injustamente o ciclista, mitigando os seus direitos; o ciclista ficaria dependente da habilidade do automobilista em executar a manobra de ultrapassagem, por exemplo. Para preencher este conceito é portanto necessário considerar o direito fundamental à circulação do ciclista (que deve ser limitado ao mínimo) e a sua concretização no n.º 2 do

[25] A verdade é que a obrigação de circular o mais próximo possível da berma contribuía, na ausência de qualquer outra contraordenação, para a qualificação como culposa da conduta do ciclista. Refira-se a título de exemplo os Acórdãos do STJ de 20-09-2011, em que, sem prejuízo da culpa provada do outro ciclista, se considerou "provado que o autor, com 14 anos de idade, tripulava o seu velocípede pelo meio da faixa de rodagem, em lugar de o conduzir o mais próximo possível da berma do lado direito em relação ao seu sentido de marcha, em violação do disposto nos arts. 13.º, n.º 1, e 90.º, n.º 2, do CEst, tal implica a existência, da sua parte, de uma conduta culposa que determinou, por si só ou em concorrência com algum outro facto, a verificação do embate com o veículo automóvel". Ou o Acórdão do STJ de 17-04-2008 que decidiu que "ambos os condutores contribuíram para o acidente, o ciclista por infracção do n.º 1 do art. 13.º do CEst, ao circular afastado da berma do seu lado direito, e o condutor do veículo automóvel por omissão da diligência exigível".

art. 3.º do CE: "*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.*".

Ou seja, para que os ciclistas que sigam a par devam passar a circular em linha, é necessário *(i)* que as circunstâncias ou a morfologia da via não permitam a ultrapassagem pelos veículos automóveis; e *(ii)* que a manutenção da posição dos ciclistas "a par" seja censurável e, portanto, culposa[26].

Na berma e no passeio

O princípio geral é o de que as bicicletas não podem circular pelo passeio. Não obstante, até há pouco tempo, a bicicleta teve um estatuto extremamente restrito na estrada; ao contrário, por exemplo, do que desde cedo se reconheceu noutros países[27].

Reconhecendo a fragilidade inerente à bicicleta o legislador estabelece casos excecionais em que é permitido à bicicleta circular nas bermas e nos passeios.

> **NOVAS NORMAS**
>
> **Art. 17.º, n.º 2 e 3**
>
> *2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, os velocípedes podem circular nas bermas fora das situações previstas, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões que nelas circulem.*
>
> *3. Os velocípedes conduzidos por crianças até 10 anos podem circular nos passeios, desde que não ponham cio perigo ou perturbem os peões.*

É o caso da possibilidade de circular na berma sempre que tal conduta não ponha em causa a segurança dos peões. Sendo certo que as bermas das estradas nem sempre são os locais mais seguros pelos motivos elencados supra, os ciclistas podem, mercê da sua velocidade mais reduzida ou da confiança para circular na estrada, usar as bermas para circular, basicamente, sempre que lá não transitem peões. Esta disposição pode ser muito útil tendo em conta as condições pouco cicláveis de algumas estradas nacionais, quando se pratica cicloturismo, por exemplo.

A literatura ciclística e as boas práticas internacionais[28] tendem a reconhecer que um certo nível de segregação (moderado) é benéfico para aumentar a segurança dos ciclistas e aumentar a confiança dos prospetivos ciclistas.

[26] Para o preenchimento deste conceito "perigo ou embaraço para o trânsito", escreve-se no Acórdão de 20/04/2004 (embora sobre a atuação de um automóvel) que "Para a atuação de um condutor que realiza determinada manobra constituir conduta censurável, e portanto culposa, tem de ocorrer alguma circunstância que aponte para a existência de perigo ou embaraço para o trânsito. II - Não se pode concluir pela existência de tal circunstância quanto a um condutor em relação ao qual não se prove que, na altura em que efetuava uma *manobra de mudança de direção para a esquerda, já lhe era visível ou previsível a aproximação de um veículo que, em sentido contrário, circulava em velocidade excessiva"* [i.e., a criação de uma situação de perigo efetivo].

[27] No direito inglês, desde cedo se considerou que a bicicleta era equiparável a uma carruagem (atualmente, a um automóvel), em termos devendo circular na estrada e fora dos passeios. Ao abrigo do *Highway Act* de 1835, a histórica decisão *Taylor v Goodwin* de 1879 considerou que "It may be that bicycles were unknown at the time when the Act passed, but the legislature clearly desired to prohibit the use of any sort of carriage in a manner dangerous to the life or limb of any passenger. The question is, whether a bicycle is a carriage within the meaning of the Act. I think the word "carriage" is large enough to include a machine such as a bicycle which carries the person who gets upon it, and I think that such person may be said to "drive" it. He guides as well as propels it, and may be said to drive it as an engine driver is said to drive an engine. The furious driving of a bicycle is clearly within the mischief of the section, and seems to me to be within the meaning of the words, giving them a reasonable construction".

Contudo, é preciso reconhecer que em muitas das nossas cidades as ciclovias são soluções de remedeio, de erros de concepção de tráfego feitos há várias décadas. Esta norma que permite a circulação nas bermas acaba por funcionar como o reconhecimento do legislador da ausência de infraestrutura rodoviária amiga das bicicletas.

No caso dos passeios, permite-se a circulação de crianças em bicicleta até aos 10 anos. Arbitrária que possa ser a fixação da idade de 10 anos, esta norma faz todo o sentido num país com uma infraestrutura ciclável (que permitam uma segregação eficaz e moderada) tendencialmente inexistente, como é Portugal[29]. A circulação destas crianças nos passeios é equiparada ao trânsito de peões (art. 104.º do CE).

Evidentemente que a fixação da idade pode ser arbitrária. Com efeito, existem outros utilizadores da bicicleta que são objetivamente tão vulneráveis quanto as crianças (ou em certas dimensões até mais), como os idosos, as grávidas de bicicleta, entre outros e que ficam fora deste elenco.

Ciclovias e afins

A pouca infraestrutura ciclável existente em Portugal nem sempre é adequada a uma utilização massiva, intensiva, com segurança; frequentemente o piso nem sequer é liso de molde a ser percorrido com usando com pneus de estrada/urbanos. O desenho da própria cidade não ajuda e criam verdadeiros problemas, como a viragem à esquerda. Acresce que muitas das infraestruturas são feitas no meio de passeios para peões e nem sequer não estão acessíveis à face da estrada.

O problema é, assim, mais de fundo do que propriamente de mera cosmética. Como refere Mário J. Alves, "a acessibilidade, definida como a facilidade de acesso de pessoas a pessoas e pessoas a bens ou equipamentos, deverá ser um dos conceitos centrais no planeamento, desenho e intervenção na cidade. Exige por exemplo, um urbanismo que rejeite a dispersão de baixa densidade ou a construção de cidade sem um serviço público de acessibilidade frequente e confortável. Só a cidade compacta permite que este serviço seja possível, não só através de transporte público, como também pela possibilidade de acesso de curta distância a maior número de pessoas e bens em espaço público a pé, cadeira de rodas, bicicleta, etc. Só a "cidade dos bairros", com densidade e diversidade de funções, permite a autonomia de cidadãos de todas as idades (das crianças aos idosos), condição ou extracto social."[30]

Tendo isto em mente, o legislador alterou a redação do CE antigo, permitindo agora a opção do ciclista entre a ciclovia e a estrada, colocando o livre arbítrio da sua forma de conduzir nas mãos do ciclista.

NOVAS NORMAS

---

[28] "Bicycle facilities in the form of lanes and paths are intended to separate bicycle traffic from motorized traffic.In a sustainably safe road traffic such a separation is necessary when motorized traffic travels at speeds exceeding 30 km/h. Rural distributor roads usually have an 80 km/h speed limit and limits on urban distributor roads are usually 50 km/h and sometimes 70 km/h. Physically separating motorized vehicles from other road users at road sections of distributor roads prevents large differences in speed on the same carriageway." SWOV,INSTITUTE FOR ROAD SAFETY RESEARCH, *"SWOV Fact sheet, Bicycle facilities on distributor roads"*, Leidschendam, the Netherlands December 2010.

[29] Enquanto isso, no Reino Unido, pede-se o poder político pede tolerância às autoridades policiais à circulação de crianças em bicicletas nos passeios, como se dá conta no periódico online sobre ciclismo e cicloturismo *road.cc*, "London Mayor Boris Johnson has asked the Met police to relax their stance on children cycling on pavements.", disponível em www.road.cc.

[30] ALVES, Mário J., *"Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas"*, *in* revista "Indústria e Ambiente", n.º 55, ano 2009.

Art. 78.º, n.º 1, 3 e 4

1. Quando existam pistas especialmente destinadas a animais ou veículos de certas espécies, o trânsito destes deve fazer-se preferencialmente por aquelas pistas.

3. Nas pistas destinadas a velocípedes é proibido o trânsito daqueles que tiverem mais de duas rodas não dispostas em linha ou que atrelem reboque, exceto se o conjunto não exceder a largura de um metro.

4. Os peões só podem utilizar as pistas especiais quando não existam locais que lhes sejam especialmente destinados.

Art. 77.º, n.º 3 e 4

3- Pode ser permitida, em determinados casos, a circulação nas vias referidas no n.º 1 de veículos de duas rodas, mediante deliberação da câmara municipal competente em razão do território.

4- A permissão prevista no número anterior é aprovada mediante parecer da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.) e deve definir especificamente:
a) A via ou vias que abrange e a respetiva localização;
b) A classe ou classes de veículos autorizadas a circular em cada via, nomeadamente velocípedes e ou motociclos e ciclomotores.

É merecedora de crítica a exclusão dos velocípedes com mais de duas rodas dispostas em linha que exceda um metro. Não faz sentido promover a mobilidade suave sem que se permita que todos os triciclos possam circular nas ciclovias; nomeadamente porque aqueles que não têm a destreza suficiente para se equilibrarem em cima de uma bicicleta (e provavelmente é por isso que adotam o triciclo), também não irão pedalar na estrada e por isso será sempre, em última instância, uma perda para a mobilidade suave.[31]

A permissão de os peões utilizarem a ciclovia é uma medida de último recurso que deve merecer o melhor acolhimento, desde que não haja uma alternativa válida. É uma ponderação entre o perigo de caminharem na estrada ou na ciclovia.

No mesmo sentido do que foi dito para as ciclovias, dir-se-á para as faixas reservadas. Estas faixas, conhecidas no caso dos transportes públicos como "faixas BUS", têm melhor fluxo de tráfego, sendo mais amigáveis para o trânsito em bicicleta. Os pareceres da ANSR e do IMT, exigidos para a abertura da via a veículos de duas rodas parecem facultativos, já que se fosse esse a lei expressamente referiria "parecer favorável".

Note-se a redação que menciona "veículos de duas rodas", englobando, obviamente ciclomotores, motociclos. A utilização deste conceito tão abrangente, embora percebendo-se a intenção do legislador, é desastrada. Mau grado a abrangência do conceito, deixou-se de fora um velocípede (frequentemente) vulnerável, o triciclo.

v. Normas de proteção

O ciclista é, em regra, o mais vulnerável agente do tráfego rodoviário, dentro dos veículos; tanto que é incluído, ao lado dos peões, na categoria dos "utilizadores vulneráveis". Entende por isso o legislador, à semelhança da maioria dos ordenamentos jurídicos europeus, criar normas específicas de proteção.

[31] Não que todos os utilizadores de triciclos sejam pessoas com dificuldades em utilizar a bicicleta, mas é reconhecidamente uma das utilidades deste tipo de velocípedes.

A distância lateral entre veículos

A lei consagra uma proteção muito ampla aos utilizadores vulneráveis. É o exemplo das novas normas sobre a distância entre veículos. Embora a distância entre veículos na mesma via (a traseira e dianteira) seja relevante para a proteção dos velocípedes, mais crítica é a manutenção de uma distância lateral, tendo em conta a instabilidade característica da bicicleta, quer em função do esforço que a locomove, quer em função do impacto das irregularidades da estrada na massa deste veículo.

> **NOVAS NORMAS**
>
> **Art. 18.º, n.º 1 e 3**
>
> *1. O condutor de um veículo em marcha deve manter entre o seu veículo e o que o precede a distância suficiente para evitar acidentes em caso de súbita paragem ou diminuição de velocidade deste, tendo em especial consideração os utilizadores vulneráveis.*
>
> *3. O condutor de um veículo motorizado deve manter uma distância lateral de pelo menos 1,5 metros, para evitar acidentes entre o seu veículo e um velocípede que transite na mesma faixa de rodagem.*

Situações como as "razias" ou a pressão pela retaguarda sobre o ciclista são realidades que agora se encontram claramente punidas por contraordenação.

A definição legal de uma distância lateral de 1,5m, embora aumente a segurança jurídica, parece ser uma alteração essencialmente *cosmética*. A formula anterior "*uma distância que permita evitar acidentes*" sendo mais abrangente, permitia uma maior margem apreciação em juízo, em caso de sinistro ou condução perigosa.

Em qualquer caso, parece-me uma infração que, pela sua instantaneidade, é de muito difícil prova. Não é uma infração que se produza no tempo como o excesso de velocidade. É daqueles casos em que facilmente se pode causar perigo de forma perfeitamente gratuita.

Velocidade

A velocidade constitui um dos vetores da liberdade de circulação. Contudo, é também havida como um dos principais perigos para a circulação automóvel em geral segurança dos utilizadores vulneráveis em especial; e é uma das principais circunstâncias de facto normalmente agravantes de um sinistro[32].

Em cidades construídas tendo em vista a circulação automóvel – fazendo jus à fraca cultura de mobilidade suave – além da construção da infraestrutura, é necessário combinar medidas de constrangimentos de tráfego e medidas de redução da velocidade.[33]

[32] "Speed plays an important role in determining the severity of the outcome of collisions. If the collision speed exceeds 45 km/h, the likelihood for a pedestrian or cyclist to survive the crash is less than 50%. If the collision speed is less than 30 km/h, more than 90% of those struck survive (Carlsson, 1996). ETSC, *"The Safety of Vulnerable Road Users in the Southern, Eastern and Central European Countries (The "SEC Belt")"*, Brussels, 2005, pág. 16.

[33] ETSC, *"The Safety of Vulnerable Road Users in the Southern, Eastern and Central European Countries (The "SEC Belt")"*, Brussels, 2005, pág. 25.

Como a fiscalização (ou mesmo a repressão) nem sempre funciona como prevenção adequada e suficiente, as medidas de acalmia de tráfego são necessárias para e permitir com segurança quer a partilha da via, quer a utilização de certas infraestruturas como as ciclofaixas e as ciclovias.

NOVAS NORMAS

Art. 24.º, n.º 1 *O condutor deve regular a velocidade de modo que, atendendo à presença de outros utilizadores e em particular os vulneráveis, e às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.*

Art. 25.º, n.º 1

1. Sem prejuízo dos limites máximos de velocidade fixados, o condutor deve moderar especialmente a velocidade:
a) À aproximação de passagens assinaladas na faixa de rodagem para a travessia de peões e ou velocípedes;
d) Nas zonas de coexistência;
e) A aproximação de utilizadores vulneráveis;

Aos velocípedes continua sem ser estabelecido um limite de velocidade expressamente estabelecido. Tal não significa contudo que se deva conduzir um velocípede de forma desregrada, independentemente da via e do tráfego. Ter-se-á sempre em mente a limitação emergente do art. 24, n.º 1 do CE, que manda atender às características da via e do veículo, à carga, às condições meteorológicas e a quaisquer outras circunstâncias que possam influir na segurança da condução.

Não consagrar um limite para os velocípedes não foi um lapso do legislador que careça de interpretação ou integração. A prova está em que o legislador teve o cuidado de limitar a velocidade máxima até à qual deve funcionar o motor elétrico de um velocípede (os 25 km/h que refere o n.º 2 do art. 112.º) sem estabelecer uma velocidade máxima específica para os velocípedes em geral.

Todos os veículos estão obrigados ao dever geral de adequar a velocidade às condições existentes, mas os limites de velocidade existem para se estabelecer com rigor os limites da prudência (os limites do risco, tal como se aflorou a propósito da responsabilidade objetiva) que a sinalização de trânsito manda respeitar (e por uma questão legalidade, para construir o tipo de contraordenação). No caso dos velocípedes, não é necessário que essa prudência tenha um limite quantificado já que, por si só, os velocípedes não conseguem atingir grande velocidade.

Foram estabelecidos novos limites máximos de 20km/h para todos os veículos nas zonas de coexistência. Como foi dito acima, o estabelecimento de limites ficou aquém do desejável, por se omitir as intermédias zonas de 30km/h (para zonas residenciais ou com trânsito pedonal intenso).

	Dentro das localidades		Autoestradas	Vias reservadas a automóveis e motociclos	Restantes vias públicas
	Zonas de coexistência	Outras Zonas			
Ciclomotores e quadriciclos	20	40	-	-	45
Motociclos:	20	50	120	100	90
De cilindrada superior a 50cm³ e sem carro lateral	20	50	100	80	70
Com carro lateral ou com reboque	20	40	-	-	60
De cilindrada não superior a 50cm³	20	50	100	90	80
Triciclos	20	50	120	100	90
Automóveis ligeiros de passageiros e mistos:	20	50	100	80	70
Sem reboque	20	50	110	90	80
Com reboque	20	50	90	80	70
Automóveis ligeiros de mercadorias:	20	50	100	90	80
Sem reboque	20	50	90	90	70
Com reboque	20	50	90	80	80

Ultrapassagem de velocípedes

A ultrapassagem de velocípedes está intimamente ligada com a distância lateral entre veículos, nomeadamente com a distância de 1,5m referida no art. 18.º, n.º 3 (que já tratei acima). São aliás exigidos os mesmos valores de distância lateral, acrescida dos cuidados que a ultrapassagem exige.

NOVAS NORMAS

Art. 38.º, n.º 2, e) e n.º 3

e) Na ultrapassagem de velocípedes ou à passagem de peões que circulem ou se encontrem na berma, guarda a distância lateral mínima de 1,5 metros e abranda a velocidade.

3- Para a realização da manobra, o condutor deve ocupar o lado da faixa de rodagem destinado à circulação em sentido contrário ou, se existir mais que uma via de trânsito no mesmo sentido, a via de trânsito à esquerda daquela em que circula o veículo ultrapassado.

Art. 41.º, n.º 1, alínea e)

É proibida a ultrapassagem:
(…)

d) Imediatamente antes e nas passagens assinaladas para a travessia de peões e velocípedes;

De acordo com as atuais regras de ultrapassagem, nas estradas com duas vias de trânsito (no mesmo ou em ambos os sentidos), passou a ser impossível fazer as razias aos ciclistas, já que passou a ser obrigatório mudar de faixa para ultrapassar; em qualquer caso, é obrigatório manter 1,5m (incumprimento que é legítimo presumir em caso de acidente em ultrapassagem de velocípede). Acresce que passou a ser proibido ultrapassar imediatamente antes e nas passagens para ciclistas.

Ambas as regras, de tão óbvias, eram já alcançáveis por via interpretativa no âmbito do Código antigo. Contudo, a sua redução a escrito é de toda a importância, reforçando a segurança jurídica.

Uso de proteções

O capacete é considerado pela *massa crítica* ciclística com uma atitude dúbia: há os que advogam o seu uso e outros que consideram desnecessário e até perigoso, por proporcionar um sentimento de proteção artificial quer ao próprio ciclista, quer aos outros agentes da via[34].

NOVAS NORMAS

Art. 82.º, n.º 5 e 6

5. Os condutores e passageiros de velocípedes com motor e os condutores de trotinetas com motor e de dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou de outros meios de circulação análogos devem proteger a cabeça usando capacete devidamente ajustado e apertado.

6. Quem não utilizar ou utilizar incorretamente os dispositivos de segurança previstos no presente artigo é sancionado com coima de € 120 a € 600, salvo se se tratar dos referidos no n.º 5, caso em que a coima é de € 60 a € 300.

Contudo, no ordenamento jurídico português, salvo melhor opinião, a norma faz algum sentido tendo em conta a propulsão e a velocidade que o motor elétrico proporciona; embora limitado a 25 km/h permite atingir uma velocidade mais elevada mais facilmente. Tudo isto deve ter em conta o facto de a segregação de vias e a limitação de velocidade ser insuficiente; os velocípedes são obrigados a partilhar a via com veículos automóveis em condições de muita proximidade.

Com efeito, existe uma grande discussão sobre a obrigatoriedade ou não dos capacetes. Contudo, as autoridades que não aconselham capacetes são de países que têm forte investimento em infraestrutura ciclável, limitação da velocidade e um certo nível de segregação.

Há ordenamentos jurídicos europeus que os tornaram obrigatório (por exemplo, Malta e Eslovévia) e outros queo tornam obrigatório abaixo de algumas idades ou só em certas situações: é o caso da Eslovénia e República Checa,

[34] Disso dão nota PUCHER, John and BUEHLER, Ralph (2008) em *'Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany'*, *Transport Reviews*, 28:4, pp. 495 - 528 "The Dutch cycling experts and planners interviewed for this article adamantly oppose laws to require the use of helmets, claiming that helmets discourage cycling by making it less convenient, less comfortable and less fashionable. They also mention the possibility that helmets would make cycling more dangerous by giving cyclists a false sense of safety and thus encouraging riskier riding behaviour. At the same time, helmets might reduce the consideration motorists give cyclists, since they might seem less vulnerable if wearing helmets (Walker, 2007)".

que obriga o seu uso abaixo dos 15 anos; e o caso espanhol, onde é obrigatório usar fora das localidades, com excepção das subidas[35].

Mudança de direção

NOVAS NORMAS

Art. 103.º, n.ºs 1, 2 e 3.

1. Ao aproximar-se de uma passagem de peões ou velocípedes assinalada, em que a circulação de veículos está regulada por sinalização luminosa, o condutor, mesmo que a sinalização lhe permita avançar, deve deixar passar os peões ou os velocípedes que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem.

2. Ao aproximar-se de uma passagem de peões ou velocípedes, junto da qual a circulação de veículos não está regulada nem por sinalização luminosa nem por agente, o condutor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar para deixar passar os peões ou velocípedes que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem.

3. Ao mudar de direção, o condutor, mesmo não existindo passagem assinalada para a travessia de peões ou velocípedes, deve reduzir a sua velocidade e, se necessário, parar a fim de deixar passar os peões ou velocípedes que estejam a atravessar a faixa de rodagem da via em que vai entrar.

A regra constante do n.º 1 e do n.º 2 são decorrências óbvias da prudência que é exigida pelo princípio geral do art. 3.º, n.º 2 do CE.

O n.º 3 é que representa mais uma norma de proteção, dando prioridade aos velocípedes na mudança de velocidade sempre que estes encontrem a atravessar a faixa de rodagem. Este atravessamento, parece-me, deve ser legítimo, sob pena de o automóvel não ter a obrigação de ceder a passagem (muito embora não deixe de estar obrigado a usar da tal prudência).

vi. Perturbação do tráfego

A lei aqui vai no mesmo sentido quanto à *equiparação* que se faz entre vias reservadas a peões e velocípedes. Com efeito, embora fosse evidente que bloqueava o trânsito, dificilmente se poderia, ao abrigo do Código antigo, afirmar cabalmente que um veículo estacionado numa ciclovia constituía uma contraordenação. Só com algum esforço de interpretação se poderia integrar na antiga alínea i) do n.º 2 do art. 164.º, no sentido de constituir "evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito " (…) "i) Impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao sentido contrário, conforme o trânsito se faça num ou em dois sentidos." Felizmente, foi alterada a norma que, no entanto, só será eficaz mediante a fiscalização das autoridades como acontece com o comum estacionamento ilegal.

Art. 164.º, n.º 2, c) e d)

1 - Podem ser removidos os veículos que se encontrem:

(...)

[35] ETSC, *"The Safety of Vulnerable Road Users in the Southern, Eastern and Central European Countries (The "SEC Belt")"*, Brussels, 2005, pág. 14 e 15.

c) Estacionados ou imobilizados de modo a constituírem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito; [já constava da redação anterior]

2- Para os efeitos do disposto na alínea c) do número anterior, considera-se que constituem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito os seguintes casos de estacionamento ou imobilização:

c) Em passagem de peões ou de velocípedes sinalizada;

d) Em cima dos passeios ou em zona reservada exclusivamente ao trânsito de utilizadores vulneráveis;

O tema do estacionamento merece ainda uma nota quanto à responsabilidade civil objetiva, que se aflorou acima. Ao contrário da crença comum, uma viatura estacionada pode gerar responsabilidade civil. Estando estacionada e bem estacionada, a viatura é ainda assim um objeto perigoso. Deste modo, quem tiver a sua direção efetiva (que pode não ser o proprietário), responde pelos danos a que os riscos próprios da viatura causarem ou para que tenha contribuído, mesmo sem culpa: um exemplo clássico é um embate com um veículo estacionado cujo depósito de combustível, em virtude de um incêndio, explode, provocando danos em bens alheios.

Estando estacionado abusiva ou ilegalmente, a viatura pode gerar danos, tal como o exemplo anterior. Contudo, gera-se uma presunção de culpa pelo simples facto de ter sido violada uma norma; presunção essa que obviamente pode ser afastada.

Estas normas nem sempre são tidas inteiramente em conta por seguradoras ou pelas autoridades. Nos casos em que ocorre um sinistro entre dois veículos, para o qual contribuiu fortemente a disposição de um veículo mal estacionado, é relevante apurar o grau de contributo para a produção do sinistro; ou se sempre se produziria independentemente do estacionamento. Pode inclusivamente a disposição da viatura alterar a atribuição de culpas (o que é exigível perante uma via com boa visibilidade pode deixar de o ser numa via com má visibilidade por causa de um veículo mal estacionado, por exemplo). Muito embora as companhias de seguro possam estar tentadas a repartir culpas entre si ou atribuir a culpa a qualquer dos dois intervenientes, compete ao lesado ou lesados apresentar é ao lesado ou lesados que cabe agir sobre a viatura mal estacionada (art. 26.º do Código do Processo Civil; art. 30.º do Código do Processo Civil, em *vacatio legis*).

vii. Do veículo de circulação terrestre chamado velocípede

Iluminação

Na qualidade de utilizador vulnerável da via, a maior preocupação do ciclista é ver e ser visto. A visibilidade desempenha um papel fundamental na segurança e constitui um argumento importantíssimo em caso de sinistro.

Com efeito, em diversas decisões de tribunais superiores [36], ciclistas foram responsabilizados ou coresponsabilizados pela produção dos sinistros por se encontrarem a incumprir as determinações do CE em matéria de iluminação. Parece-me, salvo melhor opinião, que tais decisões são extremamente acertadas, já que ao circular sem luzes, embora se esteja a colocar voluntariamente em perigo, a verdade é que constitui um grave perigo para os outros veículos da via: podem ocorrer despistes, travagens repentinas, colisões, entre outros

[36] Embora os automobilistas não estivessem, no caso, isentos de culpa, refiram-se os Acórdãos do STJ de 10-05-2007 (relator Gil Roque), de 17-06-2010 (relator Moreira Camilo), em que foram responsabilizados parcialmente os condutores dos velocípedes, disponíveis em www.dgsi.pt.

acidentes típicos. Frequentemente, coloca o automobilista cumpridor (aqueles que o são) numa situação de ameaça da sua própria liberdade pessoal, em que embora se lhe presuma a inocência, se pode encontrar facilmente envolvido na teia do processo penal.

Circular com a iluminação correta é um comportamento óbvio, relativamente trivial e que deveria constituir a regra, mas cujo incumprimento pode ter graves consequências para terceiros (além das consequências próprias para o ciclista, mas quanto a esse, o risco está assumido à partida).

> **Artigo 93.º, n.ºs 3 e 4**
> *3 - Sempre que, nos termos do artigo 61.º* [sempre que as condições meteorológicas, ambientais ou a hora do dia ou da noite o exigirem]*, seja obrigatório o uso de dispositivo de iluminação, os velocípedes só podem circular com utilização dos dispositivos que, para o efeito, forem fixados em regulamento.*
> *4 – Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300, salvo se se tratar de condutor de velocípede, caso em que a coima é de € 30 a € 150.*

> **Artigo 94.º, n.ºs 1, 2 e 3.**
> *Avaria nas luzes*
> *2 - Em caso de avaria nas luzes, os velocípedes devem ser conduzidos à mão.*
> *3 - Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 30 a € 150.*

Reboque de carga ou passageiros

O transporte de outros passageiros está agora devidamente reconhecido no CE. Com efeito, este reconhecimento limitava fortemente a utilização da bicicleta como meio de transporte, muito embora já fosse mais ou menos utilizada independentemente da previsão legal. O mesmo se diga para o transporte de crianças em cadeiras, que também só agora é reconhecido.

Aguardemos pela regulamentação. Contudo esperamos uma regulamentação completa e que proteja devidamente as crianças, tendo em atenção as dimensões, os requisitos, apoios e proteções de pés, à semelhança do que se regulamenta na Holanda[37]. É que, por enquanto, na nova redação, os princípios enformadores no que toca ao transporte de crianças fazem antever uma difícil (e arbitrária) aplicação da Lei.

Com efeito, a técnica legislativa utilizada é infeliz e tosca.

Num primeiro momento (art. 91.º do novo CE), refere-se que o transporte de crianças não pode ser feito senão (i) tratando-se de crianças com idade inferior a 7 anos; (ii) em *"dispositivos especialmente adaptados para o efeito"*. Contudo, num segundo momento (art. 113.º), a propósito do reboque, refere-se novamente o transporte de crianças, dizendo que os velocípedes podem ser equipados com uma *"cadeira especialmente concebida e homologada para o transporte de crianças"*.

[37] ECMT (European Council of Ministers of Transport), *Safety in road traffic for vulnerable users* Organisation for Economic Co-operation and Development OECD, 2000, Paris.

Artigo 91.º, n.ºs 2, alínea c)

2 - Os velocípedes só podem transportar o respetivo condutor, salvo se: [já constava da redação do Código antigo]

c) Se tratar do transporte de crianças com idade inferior a 7 anos, em dispositivos especialmente adaptados para o efeito.

Artigo 113.º, n.ºs 2 e 3

2- Os velocípedes podem atrelar, à retaguarda, um reboque de um eixo especialmente destinado ao transporte de passageiros e devidamente homologado.

3- Os velocípedes podem ainda ser equipados com uma cadeira especialmente concebida e homologada para o transporte de crianças.

Salvo melhor opinião, esta redação cria uma série de dúvidas ao aplicador do Direito; nomeadamente:

a) Em que medida se relacionam os conceitos *"[transporte de crianças em] dispositivos especialmente adaptados para o efeito"* e *"cadeira especialmente concebida e homologada para o transporte de crianças."*?
b) Se se tratar de uma cadeira especialmente concebida, o legislador permite o transporte de crianças de todas as idades, desde que sejam crianças e desde que a idade corresponda às especificações da cadeira?
c) A idade de 7 anos que constitui o limite da alínea c) do n.º 2 do art. 91.º é o limite mesmo para os dispositivos homologados?
d) Ou o limite de idade de 7 anos é só aplicável ao caso dos *"dispositivos especialmente adaptados"* para o efeito?

São estas as dúvidas que subsistem e que mostra quão importante é o desafio da regulamentação e, mais importante, da aplicação da lei.

Partindo da presunção do n.º 3 art. 9.º do Código Civil de que "o legislador consagrou as soluções mais acertadas e soube exprimir o seu pensamento em termos adequados", parece-me que o legislador pretende consagrar o limite dos 7 anos como limite de idade para o transporte de crianças, em razão do peso e da importância pedagógica de serem autónomos para conduzir a própria bicicleta.[38]

Obviamente, por razões de certeza e segurança jurídica e técnica, pretende-se que sejam equipamentos homologados que, obviamente o legislador tem a obrigação constitucional de regulamentar.

Quanto ao número de cadeiras que em teoria será possível usar para transportar crianças, parece-me que não poderá deixar se ser mais do que uma: tendo em atenção o pendor expansivo desta alteração ao CE, é razoável a interpretação de que, desde que sejam homologados e seja tecnicamente possível, o legislador não quis restringir a um passageiro o transporte de crianças em cadeiras. Acresce que, pelo local do Código em que está inserida a norma (logo a seguir do transporte de crianças e reboque), é uma mera referência à cadeira para transporte de crianças, como alternativa ao reboque. Até porque, diga-se, é uma norma sem qualquer consequência jurídica associada (não constitui a prática de contraordenação).

[38] Note-se que, curiosamente ou não, é a idade mínima da imputabilidade em termos de responsabilidade civil, nos termos do art. 488.º do Código Civil.

viii. Conclusões

Do ponto de vista jurídico, estas alterações são históricas. Provavelmente, a mais profunda e mais *revolucionária* das treze alterações que já sofreu o CE.

Regularam-se diversos aspetos que constituíam reivindicações antigas das entidades que promovem a utilização da bicicleta, das quais destaco: *(i)* a prioridade das bicicletas face aos restantes veículos; *(ii)* a circulação a par; *(iii)* as distâncias traseira e lateral; *(iv)* e as ultrapassagens a velocípedes.

Contudo, na qualidade de ciclista urbano, parece-me que este enquadramento, constituindo um avanço excepcional tendo em conta a história recente da mobilidade urbana em Portugal, parece de muito difícil aplicação. Com efeito, todos conhecemos as frequentes infrações e a elevada sinistralidade nas estradas do nosso país. Acresce que talvez a maioria dos automobilistas não está habituada ou sensibilizada para a existência de bicicletas na estrada; e que muitos ciclistas conduzem as suas bicicletas sem cumprir o Código da Estrada.

Aguarda-se agora uma regulamentação realista do Código; uma regulamentação exigente e adaptada à realidade portuguesa. Sobretudo, uma regulamentação que, sem permissividade excessiva, privilegie a segurança do ciclista em detrimento de todos aqueles que utilizam abusivamente o espaço público e as vias de trânsito.

Convém no entanto recordar que este diploma é particularmente exigente face ao que se encontrava previsto no Código antigo. Como todas as alterações de fundo que operam mudanças paradigmáticas, conta-se com a oposição (e um longo período de desconhecimento) por parte dos atores rodoviários.

A posição da sociedade civil tem um contributo fundamental, nomeadamente na aceitação das normas e na sua observância. De nada serve a mudança do paradigma se a recepção das normas for a de que o novo normativo não serve porque se deveria ter ido mais longe na proteção do ciclista. E também de nada servirá se não for para ser cumprido.

Por isso, há-que celebrar o nosso lugar na estrada.