

Projeto de Lei 897/XIV/2 (Ninsc JKM)

Altera o Código da Estrada reforçando a segurança de peões e ciclistas nas vias intra-urbanas

Data de admissão: 2 de julho de 2021

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.^a)

Índice

I. Análise da iniciativa

II. Enquadramento parlamentar

III. Apreciação dos requisitos formais

IV. Análise de direito comparado

V. Consultas e contributos

VI. Avaliação prévia de impacto

VII. Enquadramento bibliográfico

VIII. Anexo

Elaborado por: Rita Nobre e Liliane Sanches da Silva (DAC), Lurdes Sauane (DAPLEN), Leonor Calvão Borges e Belchior Lourenço (DILP) e João Oliveira (BIB)

Data: 16 de setembro de 2021

I. Análise da iniciativa

- **A iniciativa**

A presente iniciativa visa reforçar a segurança de peões e ciclistas nas vias intraurbanas mediante a redução da velocidade máxima permitida, de forma a priorizar a circulação de ciclistas e peões.

De acordo com a proponente, a necessidade de alteração do regime atualmente em vigor prende-se com a crescente promoção da «mobilidade suave» e, conseqüentemente, com a necessidade de garantir um ambiente rodoviário seguro e com reduzida poluição atmosférica.

Na exposição de motivos, a proponente chama à colação diversos exemplos de cidades europeias (como Pontevedra, Bilbao e Bruxelas) que, ao reduzirem a velocidade máxima de 50 Km/H para 30 Km/H, conseguiram alterar o paradigma da mobilidade urbana. De igual modo, a proponente chama ainda a atenção para o constante do [relatório do European Transport Safety Council sobre a segurança de peões e ciclistas](#), de 2020,¹ bem como da [Declaração de Estocolmo](#)², nas quais se sugere a redução da velocidade dentro das localidades.

Assim, com a presente iniciativa, a proponente visa reduzir, nas vias intraurbanas, o limite máximo de velocidade de 50 Km/H para 30 Km/H.

Para uma melhor perceção das alterações apresentadas, foi elaborado um quadro comparativo, que consta em anexo à presente Nota Técnica e dela faz parte integrante.

- **Enquadramento jurídico nacional**

¹ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «<https://etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38/>».

² Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «<https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>».

A promoção da segurança rodoviária e correspondente diminuição da sinistralidade são prioridades assumidas no [Programa do XXII Governo Constitucional](#)³, onde se aponta como meta a aprovação do «Plano de Segurança Rodoviária 2021/2030, atribuindo prioridade ao uso do transporte público e de formas de mobilidade sustentável nas zonas urbanas, estabelecendo objetivos e medidas de prevenção e combate à sinistralidade na rede rodoviária»⁴.

O Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária - PENSE 2020 foi aprovado pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017](#)⁵.

De acordo com a [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária](#)⁶, no seu [Relatório de Sinistralidade](#)⁷ relativo a 2020, as colisões foram os acidentes que ocorreram com mais frequência, representando aproximadamente metade dos acidentes com vítimas e dos feridos observados (51,1% dos acidentes, 43,6% dos feridos graves e 55,8% dos feridos leves), como se pode verificar na seguinte tabela:

Sinistralidade por natureza do acidente, 2020 vs 2019

Natureza do acidente	AcV			VM			FG			FL		
	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19	2019	2020	Δ(%) 20/19
Atropelamento	5337	3528	-33,9%	70	59	-15,7%	443	290	-34,5%	5302	3441	-35,1%
Colisão	18771	13541	-27,9%	190	152	-20,0%	993	797	-19,7%	24965	17125	-31,4%
Despiste	11596	9432	-18,7%	214	179	-16,4%	865	742	-14,2%	12935	10140	-21,6%
Total	35704	26501	-25,8%	474	390	-17,7%	2301	1829	-20,5%	43202	30706	-28,9%

Fonte: ANSR

Refira-se ainda que a mobilidade sustentável em zonas urbanas tem sido objeto de medidas governativas, nomeadamente:

³ Informação disponibilizada no Portal do Governo existente no seu sítio na Internet [Consultado em 26 de agosto de 2021]. Disponível em « <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBAAAAAB%2bLCAAAAAAABACzsDA1AQB5jSa9BAAAAA%3d%3d> »

⁴ P. 51.

⁵ Diploma retirado do portal oficial dre.pt. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

⁶ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 26 de agosto de 2021]. Disponível em « <http://www.ansr.pt/Pages/default.aspx> »

⁷ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 26 de agosto de 2021]. Disponível em « <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2020/Relat%C3%B3rioSinistralidadeAno2020.pdf> »

- [Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões⁸](#) é um compromisso do Fundo Ambiental desde 2017 que pretende dar continuidade à implementação de medidas de aceleração da apropriação de energias de tração alternativas e ambientalmente mais favoráveis, como a tração 100 % elétrica;
- Na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2021-2030, aprovada pela ([Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019](#)), este incentivo foi estendido à aquisição de bicicletas, categoria cuja dotação é este ano reforçada. O incentivo concretiza-se através da atribuição de unidades de incentivo que dependem da tipologia dos veículos de baixas emissões.

O limite de velocidade nas zonas urbanas encontra-se, atualmente, nos 50 Km/H (artigo 27.º do Código da Estrada, aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro](#), consolidado).

II. Enquadramento parlamentar

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP) constatou-se não existirem iniciativas ou petições pendentes sobre matéria idêntica.

- **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Da consulta à AP não foram, de igual modo, identificadas, na atual Legislatura (XIV Legislatura) ou na anterior (XIII Legislatura), quaisquer iniciativas ou petições versando sobre matéria idêntica à da presente iniciativa.

⁸ Informação disponibilizada no sítio na Internet do Fundo Ambiental [Consultado em 26 de agosto de 2021]. Disponível em « <https://www.fundoambiental.pt/aviso-2021/mitigacao-das-alteracoes-climaticas/incentivo-pela-introducao-no-consumo-de-veiculos-de-baixas-emissoes-2021.aspx> »

III. **Apreciação dos requisitos formais**

- **Conformidade com os requisitos constitucionais, regimentais e formais**

A iniciativa em apreciação é apresentada pela Deputada não inscrita Joacine Katar Moreira (NiJKM), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição](#)⁹ e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição e b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea f) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa toma a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Respeita igualmente os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

O projeto de lei em apreciação deu entrada em 1 de julho de 2021, foi admitido e, por despacho de S. Ex^a o Presidente da Assembleia da República, baixou, na generalidade, à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (6.^a), em 2 de julho, tendo sido anunciado na reunião plenária do dia 7 de julho.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O título da presente iniciativa legislativa – «Altera o Código da Estrada reforçando a segurança de peões e ciclistas nas vias intra-urbanas» - traduz sinteticamente o seu

⁹ As ligações para a Constituição e para o Regimento são feitas para o portal oficial da Assembleia da República

objeto, mostrando-se em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da [Lei n.º 74/98, de 11 de novembro](#),¹⁰ conhecida como «lei formulário», embora, em caso de aprovação, possa ser aperfeiçoado.

Considerando que visa introduzir alterações ao Código da Estrada, aprovado pelo [Decreto – Lei n.º 114/94, de 3 de maio](#), o título do projeto de lei faz menção a esse facto, tal como recomendam as regras de legística formal, mas não indica o número de ordem da alteração respetiva.

A exigência de indicar o número de ordem de alteração e de elencar os diplomas que procederam a alterações anteriores, o que a iniciativa não faz no artigo 1.º, relativo ao objeto, resulta do disposto no n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário. De acordo com esta norma, «Os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações (...)».

Há que ter em conta, contudo, que a lei formulário foi aprovada e publicada num contexto de ausência de um *Diário da República Eletrónico*, sendo que, neste momento, o mesmo é acessível universal e gratuitamente. Em face do exposto, atendendo ao elevado número de alterações sofrida por este código, por motivos de segurança jurídica e tentando manter uma redação simples e concisa, parece-nos mais seguro e eficaz não indicar o número de ordem de alteração nem o elenco de diplomas que procederam a modificações anteriores.

Assim, sugere-se o seguinte aperfeiçoamento do título da presente iniciativa: **«Reforça a segurança de peões e ciclistas nas vias intra-urbanas, alterando o Código da Estrada»**.

A iniciativa não prevê qualquer norma sobre o início da vigência, pelo que esta, em caso de aprovação, se inicia no quinto dia seguinte ao da sua publicação na 1.º Série do Diário da República, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 2.º e da alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da «lei formulário».

¹⁰ Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, que estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas, alterada e republicada pelas Leis n.ºs 2/2005, de 24 de janeiro, 26/2006, de 30 de junho, 42/2007, de 24 de agosto, e 43/2014, de 11 de julho.

Em caso de aprovação, a iniciativa toma a forma de lei, devendo ser objeto de publicação na 1.ª série do Diário da República, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

IV. Análise de direito comparado

- **Enquadramento no plano da União Europeia**

Nos termos do artigo 4.º do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#)¹¹ (TFUE), a União dispõe de competência partilhada no domínio da segurança rodoviária.

O [Regulamento \(CE\) n.º 78/2009](#)¹² do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Janeiro de 2009, relativo à homologação de veículos a motor no que diz respeito à proteção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada, que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 2003/102/CE e 2005/66/CE «visa reduzir o número e a gravidade das lesões em caso de colisão com as superfícies frontais dos veículos, introduzindo requisitos e medidas para assegurar uma melhor proteção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada», através do estabelecimento de «requisitos de base para a proteção dos peões e outros utentes vulneráveis da via pública sob a forma de ensaios e valores-limite para a homologação de sistemas de proteção frontal como unidades técnicas autónomas».

O [Regulamento \(CE\) n.º 631/2009](#)¹³ da Comissão de 22 de Julho de 2009 institui normas pormenorizadas para a aplicação do Anexo I do Regulamento (CE) n.º 78/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, sobre as disposições técnicas para o ensaio de veículos e sistemas de proteção frontal.

¹¹ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «[EUR-Lex - 12012E/TXT - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)»

¹² Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «[EUR-Lex - 32009R0078 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)»

¹³ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «[EUR-Lex - 32009R0631 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)»

Pode ler-se no artigo 5.º, n.º 1 do [Regulamento \(CE\) n.º 661/2009](#)¹⁴ do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de Julho de 2009 relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados, que «os fabricantes devem assegurar que os veículos sejam concebidos, fabricados e montados de forma a minimizar o risco de lesões nos ocupantes do veículo e demais utentes da estrada [peões, ciclistas e motociclistas]».

A [Comunicação](#)¹⁵ da Comissão Europeia «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», constituía o «quadro de ação a nível da UE para a segurança rodoviária ao longo da presente década» e estabelecia o objetivo estratégico de reduzir em 50 % o número de vítimas mortais em acidentes de viação entre 2010 e 2020.

O [Livro Branco](#)¹⁶ da Comissão (2011), «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», previa no âmbito da iniciativa «por uma segurança rodoviária total», o dever de «prestar atenção especial aos utentes vulneráveis (peões, ciclistas, motociclistas), nomeadamente através de infraestruturas e tecnologias de veículos mais seguras».

A Comissão Europeia apresentou uma [Comunicação](#)¹⁷ intitulada «Europa em Movimento - Mobilidade sustentável para a Europa: segura, conectada e limpa», que consubstancia um conjunto de medidas destinadas a modernizar o sistema europeu de transportes, e tem como objetivo, «permitir que todos os cidadãos europeus beneficiem de maior segurança rodoviária, de veículos menos poluentes e de soluções tecnológicas mais avançadas, apoiando simultaneamente a competitividade da indústria da UE».

¹⁴ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «[EUR-Lex - 32009R0661 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)»

¹⁵ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «[EUR-Lex - tr0036 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)»

¹⁶ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «[EUR-Lex - 52011DC0144 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)»

¹⁷ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «[EUR-Lex - 52018DC0293 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)»

O [anexo 1](#) da referida Comunicação designado « Plano de ação estratégico para a segurança rodoviária» estabelecia medidas específicas previstas para o mandato da Comissão em vigor, ou seja, até ao final do 3.º trimestre de 2019.

Neste contexto, foi publicado o [Regulamento \(UE\) 2019/2144](#)¹⁸⁻¹⁹ do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de novembro de 2019 relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que integra o terceiro pacote da Comissão «Europa em Movimento» apresentado em maio de 2018, e atualiza as regras vigentes em matéria de segurança dos veículos estabelecidas no Regulamento (CE) 661/2009, relativo à segurança geral dos veículos, no Regulamento (CE) 78/2009, relativo à segurança dos peões, e no Regulamento (CE) 79/2009, relativo à segurança dos veículos movidos a hidrogénio.

De acordo com o considerando (3) deste novo instrumento legal, «além das medidas de segurança destinadas a proteger os ocupantes dos veículos, é necessário implementar medidas específicas para evitar mortes e feridos entre os utentes da estrada vulneráveis, designadamente ciclistas e peões, a fim de proteger os utentes da estrada que se encontram fora do veículo». O documento legislativo «atualiza os requisitos de segurança de veículos na UE, incluindo os que pretendem dar resposta às preocupações específicas dos utentes da estrada vulneráveis, tais como peões e ciclistas», e [visa](#)²⁰ «reduzir significativamente as mortes e os feridos graves nas estradas da União Europeia (UE) através da introdução de tecnologias de ponta em matéria de segurança como equipamento de série de veículos...», sendo aplicável a partir de 6 de julho de 2022.

¹⁸ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «[EUR-Lex - 32019R2144 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)»

¹⁹ Que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) n.º 2015/166 da Comissão.

²⁰ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «[Regulamento \(UE\) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Consel... - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)»

Em consonância com a Declaração de Estocolmo de fevereiro de 2020, a Comissão Europeia apresentou em junho de 2019, o [Quadro político de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030 – Próximas etapas para a «Visão Zero»](#) com o objetivo de definir a forma como a nova política de segurança rodoviária da UE se traduz em ações concretas, visando a redução para metade, do número de vítimas mortais e de feridos graves até 2030.

Ainda neste âmbito, cumpre mencionar que a União Europeia financia [projetos](#)²¹ destinados a proteger os peões.

- **Enquadramento internacional**

- Países europeus**

O [Observatório Europeu de Segurança Rodoviária](#)²² apresenta um [levantamento](#)²³ relativo à matéria em apreço, onde se compara os limites de velocidade nas diferentes tipologias de vias (urbanas, rurais e autoestradas)²⁴ para os seguintes países, respetivamente, [Alemanha](#), [Áustria](#), [Bélgica](#), [Bulgária](#), [Croácia](#), [Chipre](#), [Dinamarca](#), [Eslováquia](#), [Eslovénia](#), [Espanha](#), [Estónia](#), [Finlândia](#), [França](#), [Grécia](#), [Hungria](#), [Irlanda](#), [Itália](#), [Islândia](#), [Letónia](#), [Liechtenstein](#), [Lituânia](#), [Luxemburgo](#), [Malta](#), [Noruega](#), [Países Baixos](#), [Polónia](#), [Portugal](#), [Reino Unido](#), [República Checa](#), [Roménia](#), [Suécia](#) e [Suíça](#). Adicionalmente, releva-se também o [relatório](#)²⁵ sobre a temática dos limites de velocidade, onde se analisam a avaliação da implementação de medidas de limitação de velocidade levadas a cabo em cidades como Bilbao, Bruxelas, Grenoble, Helsínquia,

²¹ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/pedestrians_pt

²² Informação disponibilizada no sítio na Internet do Observatório Europeu de Segurança Rodoviária. [Consultado em 13 de setembro de 2021]. Disponível em <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/home_en>. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

²³ Informação disponibilizada no sítio na Internet do Observatório Europeu de Segurança Rodoviária. [Consultado em 13 de setembro de 2021]. Disponível em <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/observatory-new_en>. Revisão comparativa com a informação disponível a setembro de 2017.

²⁴ Tabela 6 “*Descriptor of the road categories and their characteristics*”, de acordo com a informação disponível à data de setembro de 2017.

²⁵ Informação disponibilizada no sítio na Internet do Observatório Europeu de Segurança Rodoviária. [Consultado em 13 de setembro de 2021]. Disponível em <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/road_safety_thematic_report_speeding.pdf>.

Madrid, Munique e Toronto. A legislação comparada é apresentada para o seguinte Estado da União Europeia: Espanha.

ESPANHA

O quadro legal constante do [Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre](#)²⁶, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, veio consolidar e sistematizar as matérias referentes ao Trânsito, Circulação e Segurança Rodoviária, cujo enquadramento se encontrava no [Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo](#) e em diversa legislação dispersa. O [artículo 1](#) do [Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre](#) refere, quanto ao seu objeto, que o exercício das competências relativas ao tráfego de veículos a motor e a segurança rodoviária é regulada pelo diploma, atento o disposto na [Constitución Española](#) e nos [Estatutos de Autonomia das Regiões Autónomas](#).

No âmbito do [artículo 21](#), relativo aos limites de velocidade, refere o seu n.º 3, relativo ao estabelecimento de um limite máximo de velocidade, com caráter geral, podendo esse limite ser diminuído em função das características da via de circulação em zonas urbanas, por decisão da entidade local competente. No seu n.º 4, refere-se adicionalmente que as velocidades máximas podem ser diminuídas 20 Km/H em situações específicas.

O regime sancionatório consta do [Título V](#) do diploma supracitado, sendo de relevar adicionalmente o quadro sancionatório decorrentes da aferição de excesso de velocidade, constante do [Anexo IV](#) do diploma supracitado.

No quadro da temática em apreço, cumpre também relevar o Regulamento Geral de Circulação, aprovado pelo [Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre](#)²⁷, nomeadamente ao nível das limitações à circulação, elencadas no artigo 39, do enquadramento aplicável aos limites de velocidade ([artigos 45 a 52](#)), sendo de referir

²⁶ Diplomas consolidados retirado do portal oficial *boe.es*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

²⁷ «*Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo*».

especificamente os «*límites de velocidad en vías urbanas y travesías*» constantes do [artículo 50](#), respetivamente:

- 20 Km/H – Vias que disponham de faixa que englobe estrada e passeio;
- 30 Km/H – Vias de faixa única por sentido de circulação;
- 50 Km/H – Vias de duas ou mais faixas por sentido de circulação.

Ainda no âmbito do presente artigo, refere ainda o seu n.º 2 que as velocidades estabelecidas poderão ainda ser reduzidas pela autoridade local competente.

A presente redação resulta das alterações produzidas pelo [Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre](#)²⁸, tendo o Governo Espanhol apresentado um conjunto de [informações adicionais](#)²⁹ relativos à matéria em apreço. Adicionalmente, cumpre ainda fazer referência, no Portal [Boe.es](#), à consolidação de toda a [legislação](#) relativa à matéria de Trânsito, Circulação e Segurança Rodoviária.

Organizações internacionais

EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC)

O [European Transport Safety Council \(ETSC\)](#) é um organismo sem fins lucrativos dedicado à redução do número de vítimas de acidentes dos transportes na Europa. Este organismo estuda e aconselha a Comissão Europeia, o Parlamento Europeu e os Estados-membros, nas áreas da segurança dos transportes. No seu relatório «[Reducing Speeding in Europe – PIN Flash Report 36](#)»³⁰, este organismo promove um levantamento comparativo de diversas temáticas relacionadas com a matéria em apreço na presente iniciativa legislativa, onde se relevam as recomendações a cada um dos

²⁸ «*Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico*».

²⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do Governo Espanhol. [Consultado em 10 de setembro de 2021]. Disponível em < <https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/resumenes/Paginas/2020/101120-cministros.aspx> >.

³⁰ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do ETSC. [Consultado em 13 de setembro de 2021]. Disponível em < <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf> >.

Estados-Membros, assim como a análise comparativa dos limites de velocidade em vias urbanas.

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias**

O Vice-Presidente da 6.^a Comissão, Deputado Pedro Coimbra, promoveu, nos termos regimentais, a emissão de parecer pela [Associação Nacional de Municípios Portugueses](#)³¹ (ANMP) e pela [Associação Nacional de Freguesias](#)³² (ANAFRE).

A ANMP, no seu [parecer](#), sugeriu que a iniciativa ora em causa fosse revista ao afirmar que «os limites de velocidade, dentro das áreas urbanas, devem ser definidos em função do sistema de mobilidade de cada cidade e atendendo à função específica a que cada um dos arruamentos desempenha dentro do sistema».

Até ao presente momento, a ANAFRE ainda não enviou o seu parecer, sendo que o mesmo será disponibilizado na [página da iniciativa](#) logo que seja recebido.

- **Consultas facultativas**

Atendendo à matéria em causa a Comissão pode, se assim o deliberar, solicitar parecer escrito, nomeadamente, ao [Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#)³³.

VI. Avaliação prévia de impacto

- **Avaliação sobre impacto de género**

³¹ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «[Home - Portal Institucional \(anmp.pt\)](#) »

³² Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «<http://anafre.pt/home> »

³³ Informação disponibilizada no seu sítio na Internet [Consultado em 14 de setembro de 2021]. Disponível em «www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Paginas/IMTHome.aspx »

De acordo com a informação constante na ficha de [Avaliação Prévia de Impacto de Género \(AIG\)](#), junta pela proponente, considera-se que a iniciativa legislativa tem uma valoração neutra, dado que a totalidade das categorias e indicadores analisados, assumem essa valoração.

- **Linguagem não discriminatória**

Na elaboração dos atos normativos a especificação de género deve ser minimizada recorrendo-se, sempre que possível, a uma linguagem neutra ou inclusiva, mas sem colocar em causa a clareza do discurso.

Sem prejuízo de uma análise mais detalhada, na apreciação na especialidade ou na redação final, nesta fase do processo legislativo a redação do projeto de lei não nos suscita qualquer questão relacionada com a linguagem discriminatória em relação ao género.

VII. Enquadramento bibliográfico

ADMINAITÉ-FODOR, DOVILÉ ; JOST, GRAZIELLA – **Reducing speeding in Europe** [Em linha]. Brussels : European Transport Safety Council, 2019. [Consult. 13 ago. 2021]. Disponível em: <URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=135765&img=23501&save=true>>.

Resumo: Este relatório, de 2019, apresenta o excesso de velocidade como um dos principais fatores de sinistralidade, com especial impacto nas estradas urbanas. Nos 27 países europeus que forneceram informação acerca do número de contraordenações por excesso de velocidade no período 2010-2017, constatou-se que as mesmas aumentaram em 18 países, tendo diminuído em apenas 9. A experiência mostra que não existe uma medida única para reduzir as velocidades em todos os tipos de estradas, pelo que os autores preconizam a adoção de uma série de medidas integradas, que

incluem novos limites de velocidade, estradas autoexplicativas, veículos com assistente de velocidade inteligente, leis mais restritivas, maior fiscalização, etc., sendo que as várias recomendações apresentadas surgem fundamentadas por resultados obtidos em diferentes experiências desenvolvidas em alguns países.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE – **Gestão da velocidade** [Em linha] : **um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área**. Brasília : Organização Pan-Americana da Saúde, 2012. [Consult. 13 ago. 2021]. Disponível em: <URL:

<https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=135764&img=23500&save=true>>.

Resumo: Os autores partem da constatação de que a velocidade excessiva ou inadequada dos veículos motorizados constitui o fator de risco mais importante na circulação viária, pelo que a gestão da velocidade deve ser perspetivada como ferramenta decisiva para melhorar a segurança no trânsito e, muito em particular, em áreas onde o conjunto de utilizadores das vias públicas comporta um número considerável de peões e de ciclistas. O manual propõe a abordagem da questão em vários módulos, que vão desde a sinalética à comunicação, da educação comportamental à moldura penal, do marketing às soluções de engenharia e tecnologia, detalhando os passos para planear, projetar, implementar e avaliar um programa de gestão da velocidade.

SILVA, Ana Maria César Bastos (coord.) – **Manual de apoio à implementação de zonas 30** [Em linha]. S.l. : Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2019. [Consult. 13 ago. 2021]. Disponível em: <URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=135759&img=23498&save=true>>.

Resumo: “A velocidade praticada em meio urbano tem vindo a ser considerada, por muitos países, como um problema social e de saúde pública. A prática de velocidades excessivas face ao ambiente envolvente tem assumido impactes negativos, particularmente na ocorrência de acidentes (mortos, feridos e danos materiais), mas também em termos ambientais (ruído e qualidade do ar) com reflexos na qualidade de vida nos espaços urbanos. Atendendo a estes factos, a Comissão Europeia sublinhou recentemente a necessidade dos vários países promoverem a alteração do paradigma da mobilidade, assente na segurança, atratividade e funcionalidade do espaço urbano, defendendo-se a criação de espaços onde as pessoas possam viver, trabalhar e socializar. Nas últimas décadas, a constatação destes factos pela sociedade tem justificado a procura de estratégias e de medidas que reduzam os impactes adversos da velocidade. Em espaços urbanos eminentemente centrais ou residenciais, estas preocupações têm suscitado uma preocupação crescente, defendendo-se o controlo físico da velocidade praticada pelos veículos motorizados.” Neste contexto, as “Zonas 30” têm vindo a ser crescentemente consideradas soluções promissoras, ao combinar a gestão do tráfego com o desenho urbano, condicionando a velocidade dos veículos motorizados e promovendo a segurança e a atratividade dos espaços. O conceito conhece elevados níveis de implantação em países como Inglaterra, França, Áustria, Espanha e Países Baixos, onde surge aplicado a áreas urbanas de dimensão cada vez maior. O presente manual encerra um conjunto de disposições e orientações técnicas destinadas a planeadores, projetistas e gestores da via pública, pretendendo constituir um fator de encorajamento das autoridades locais na adoção deste tipo de solução.

No sítio WEB da Comissão Europeia podem ser consultados os limites de velocidade adotados em todos os países da União Europeia, em: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/austria/speed_limits_pt.htm

VIII. Anexo

Regime atualmente em vigor (Código da Estrada - Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro):						Projeto de Lei n.º 897XIV/2.ª (NINSK JKM)						
Artigo 27.º Limites gerais de velocidade						Artigo 27º Limites gerais de velocidade						
1 - Sem prejuízo do disposto nos artigos 24.º e 25.º e de limites inferiores que lhes sejam impostos, os condutores não podem exceder as seguintes velocidades instantâneas (em quilómetros/hora):						1 - Sem prejuízo do disposto nos artigos 24.º e 25.º e de limites inferiores que lhes sejam impostos, os condutores não podem exceder as seguintes velocidades instantâneas (em quilómetros/hora):						
	Dentro das localidades		Autoestradas	Vias reservadas a automóveis e motociclos	Restantes vias públicas		Dentro das localidades		Autoestradas	Vias reservadas a automóveis e motociclos	Restantes vias públicas	
	Zonas de coexistência	Outras zonas				Zonas de coexistência	Outras Zonas	Vias reservadas a automóveis e motociclos				
Ciclomotores e quadriciclos	20	40	-	-	45	Ciclomotores e quadriciclos	20	30	-	-	45	
Motociclos:						Motociclos:						
De cilindrada superior a 50 cm ³ e sem carro lateral	20	50	120	100	90	De cilindrada superior a 50 cm ³ e sem carro lateral	20	30	50	120	100	90
Com carro lateral ou com reboque	20	50	100	80	70	Com carro lateral ou com	20	30	50	100	80	70

Projeto de Lei n.º 897/XIV/2.ª (NINSK JKM)

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª)

	Dentro das localidades		Autoestradas	Vias reservadas a automóveis e motociclos	Restantes vias públicas		Dentro das localidades			Autoestradas	Vias reservadas a automóveis e motociclos	Restantes vias públicas
	Zonas de coexistência	Outras zonas					Zonas de coexistência	Outras Zonas	Vias reservadas a automóveis e motociclos			
De cilindrada não superior a 50 cm ³	20	40	-	-	60	De cilindrada não superior a 50 cm ³	20	30	-	-	-	60
Triciclos	20	50	100	90	80	Triciclos	20	30	50	100	90	80
Automóveis ligeiros de passageiros e mistos:						Automóveis ligeiros de passageiros e mistos						
Sem reboque	20	50	120	100	90	Sem reboque	20	30	50	120	100	90
Com reboque	20	50	100	80	70	Com reboque	20	30	50	100	80	70
Automóveis ligeiros de mercadorias:						Automóveis ligeiros de mercadorias						
Sem reboque	20	50	110	90	80	Sem reboque	20	30	50	110	90	80
Com reboque	20	50	90	80	70	Com reboque	20	30	50	90	80	70
Automóveis pesados de passageiros:						Automóveis pesados de passageiros						
Sem reboque	20	50	100	90	80	Sem reboque	20	30	50	100	90	80
Com reboque	20	50	90	90	70	Com reboque	20	30	50	90	80	70
Automóveis pesados de mercadorias:						Automóveis pesados de mercadorias						
Sem reboque ou com semirreboque	20	50	90	80	80	Sem reboque	20	30	50	90	80	80
Com reboque	20	40	80	70	70	Com reboque	20	30	50	90	80	70
Tratores agrícolas ou florestais	20	30	-	-	40	Tratores agrícolas ou florestais	20	30	-	-	-	40
Máquinas agrícolas, motocultivadores e tratocarros	20	20	-	-	20	Máquinas agrícolas, motocultivadores e tratocarros	20	30	-	-	-	20
Máquinas industriais:						Máquinas industriais						
Sem matrícula	20	30	-	-	30	Sem matrícula	20	30	-	-	-	30
Com matrícula	20	40	80	70	70	Com matrícula	20	30	40	80	70	70

Projeto de Lei n.º 897/XIV/2.ª (NINSC JKM)

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª)

2 - Quem exceder os limites máximos de velocidade é sancionado:

a) Se conduzir automóvel ligeiro ou motociclo, com as seguintes coimas:

- 1.º De (euro) 60 a (euro) 300, se exceder até 20 km/h, dentro das localidades, ou até 30 km/h, fora das localidades;
- 2.º De (euro) 120 a (euro) 600, se exceder em mais de 20 km/h e até 40 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 30 km/h e até 60 km/h, fora das localidades;
- 3.º De (euro) 300 a (euro) 1500, se exceder em mais de 40 km/h e até 60 km/h, dentro das localidades, ou mais de 60 km/h e até 80 km/h, fora das localidades;
- 4.º De (euro) 500 a (euro) 2500, se exceder em mais de 60 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 80 km/h, fora das localidades;

b) Se conduzir outros veículos, com as seguintes coimas:

- 1.º De (euro) 60 a (euro) 300, se exceder até 10 km/h, dentro das localidades, ou até 20 km/h, fora das localidades;
- 2.º De (euro) 120 a (euro) 600, se exceder em mais de 10 km/h e até 20 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 20 km/h e até 40 km/h, fora das localidades;
- 3.º De (euro) 300 a (euro) 1500, se exceder em mais de 20 km/h e até 40 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 40 km/h e até 60 km/h, fora das localidades;
- 4.º De (euro) 500 a (euro) 2500, se exceder em mais de 40 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 60 km/h, fora das localidades.

2 - Quem exceder os limites máximos de velocidade é sancionado:

a) Se conduzir automóvel ligeiro ou motociclo, com as seguintes coimas:

- 1.º De (euro) 60 a (euro) 300, se exceder até **10 km/h**, dentro das localidades, ou até **20 km/h**, fora das localidades;
- 2.º De (euro) 120 a (euro) 600, se exceder em mais de **10 km/h** e até **20 km/h**, dentro das localidades, ou em mais de **20 km/h** e até **30 km/h**, fora das localidades;
- 3.º De (euro) 300 a (euro) 1500, se exceder em mais de **20 km/h** e até **30 km/h**, dentro das localidades, ou mais de **30 km/h** e até **40 km/h**, fora das localidades;
- 4.º De (euro) 500 a (euro) 2500, se exceder em mais de **30 km/h**, dentro das localidades, ou em mais de **40 km/h**, fora das localidades;

b) Se conduzir outros veículos, com as seguintes coimas:

- 1.º (...).
- 2.º De (euro) 120 a (euro) 600, se exceder em mais de 10 km/h e até 20 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 20 km/h e até **30 km/h**, fora das localidades;
- 3.º De (euro) 300 a (euro) 1500, se exceder em mais de 20 km/h e até **30 km/h**, dentro das localidades, ou em mais de **30 km/h** e até **40 km/h**, fora das localidades;
- 4.º De (euro) 500 a (euro) 2500, se exceder em mais de **30 km/h**, dentro das localidades, ou em mais de **40 km/h**, fora das localidades.

<p>3 - O disposto no número anterior é também aplicável aos condutores que excedam os limites máximos de velocidade que lhes tenham sido estabelecidos ou que tenham sido especialmente fixados para os veículos que conduzem.</p> <p>4 - Para os efeitos do disposto nos números anteriores, considera-se que viola os limites máximos de velocidade instantânea o condutor que percorrer uma determinada distância a uma velocidade média incompatível com a observância daqueles limites, entendendo-se que a contraordenação é praticada no local em que terminar o percurso controlado.</p> <p>5 - Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, quando a velocidade for controlada através de tacógrafo e tiver sido excedido o limite máximo de velocidade permitido ao veículo, considera-se que a contraordenação é praticada no local onde for efetuado o controlo.</p> <p>6 - Sem prejuízo do disposto no artigo 26.º, nas autoestradas os condutores não podem transitar a velocidade instantânea inferior a 50 km/h.</p> <p>7 - Quem conduzir a velocidade inferior ao limite estabelecido no número anterior é sancionado com coima de (euro) 60 a (euro) 300.</p>	<p>3 - (...).</p> <p>4 - (...).</p> <p>5 - (...).</p> <p>6 - (...).</p> <p>7 - (...).</p>
---	---

Projeto de Lei n.º 897/XIV/2.ª (NINSC JKM)

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª)