

De: Comissão 6ª - CEOP XII  
Para: Iniciativa legislativa  
Cc: DAC Correio; DRAA 2ª Série Publicação  
Assunto: PJI 106/XII/1ª e 336/XII/2ª- Parecer

Enviada: qua 10-04-2013 12:59

Mensagem

NT\_PJI\_336\_XII\_FINAL.docx (92 KB)

NT PJI 106\_FINAL.docx (81 KB)

PJI 106 e 336 - Parecer e NT.pdf (2 MB)

Colegas,

Encarrega-me o Senhor Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas, Senhor Deputado Luís Campos Ferreira, de enviar o Parecer em epígrafe, aprovado por unanimidade (ausência do PEV), na reunião desta Comissão de 10 abril.

Cumprimentos

*Conceição Martins*  
Comissão de Economia e Obras Públicas  
Assembleia da República  
Tel. 21 391 95 01 Fax 21 391 74 38  
Email: [cmartins@ar.parlamento.pt](mailto:cmartins@ar.parlamento.pt)



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

## Parecer

Projeto de Lei n.º 106/XII (1ª) – PEV

Projeto de Lei n.º 336/XII (2ª) – BE

**Autor:** Deputado  
Carina João (PSD)



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

## **ÍNDICE**

**PARTE I - CONSIDERANDOS**

**PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA AUTORA DO PARECER**

**PARTE III - CONCLUSÕES**

**PARTE IV- ANEXOS**

---

**Nota prévia**

1 – a) O **projeto de lei n.º 106/XII/1** datado de 2/12/2011 e que «**Altera as normas para velocípedes sem motor do Código da Estrada**» deu entrada na Assembleia da República e baixou à Comissão de Economia e Obras Públicas, no cumprimento do n.º 1 do artigo 129.º do Regimento da Assembleia da República (RAR) em 5.12.2011.

Em 15/12/2011 foi designado relator o deputado Pedro Roque, tendo sido posteriormente atribuído à deputada Carina João.

2 – O **projeto de lei n.º 336/XII/2** datado de 18/01/2013 e que «**Afirma os direitos dos ciclistas e peões no Código da Estrada**» deu entrada na Assembleia da República e baixou à Comissão de Economia e Obras Públicas, no cumprimento do n.º 1 do artigo 129.º do Regimento da Assembleia da República (RAR) em 23.01.2013.

Em 30/01/2013 foi designado relatora a deputada Carina João.

## **PARTE I – CONSIDERANDOS**

### **1. NOTA PRELIMINAR**

Na presente legislatura foram já apreciadas e aprovadas um conjunto de iniciativas destinadas a promover a mobilidade ciclável, resultando na publicação de Resoluções da Assembleia da República ao Governo com um conjunto de recomendações:

RAR n.º 14/2012 em 2012-02-09, que recomenda ao Governo «*a promoção da mobilidade sustentável com recurso aos modos suaves de transporte, nomeadamente através de medidas práticas que garantam efectivas condições de circulação aos seus utilizadores e o reforço da sua segurança*», resultante de fuão dos projetos de Resolução n.ºs 96/XII/1.ª (CDS-PP), 101/XII/1.ª (PPD/PSD), e 137/XII/1.ª (PS), e aprovado por maioria com abstenção do PCP.

RAR n.º 42/2013 em 2013-03-08, que recomenda ao Governo «*a criação de condições para o transporte de bicicletas na CP - Comboios de*

Comissão de Economia e Obras Públicas

*Portugal, E. P. E. (CP, E. P. E.)*» resultante dos Projeto de Resolução n.º 453/XII/2.ª (BE), Projeto de Resolução n.º 557/XII/2.ª (PEV) e Projeto de Resolução n.º 559/XII/2.ª (PPD/PSD e CDS-PP), aprovado por unanimidade.

2. DO OBJECTO, DO CONTEÚDO E MOTIVAÇÃO DA INICIATIVA

2.1 O **projeto de lei n.º 106/XII/1** da autoria do Grupo Parlamentar «Os Verdes», datado de 2/12/2011 e que **«Altera as normas para velocípedes sem motor do Código da Estrada»**

O projeto defende a criação de condições de segurança viária que considera escassearem, como as Ciclovias, e destaca o mérito de entidades como a Plataforma para a Promoção do Uso da Bicicleta e a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, que têm vindo a chamar a atenção para a necessidade de defender a cidadania e segurança do ciclista assegurando os seus direitos quando circula na via pública.

Propõe igualmente a adoção de um conjunto de princípios e regras alterando o actual Código da Estrada, de forma a tornar a bicicleta como um verdadeiro meio de transporte, e a mobilidade suave como uma necessidade para humanizar e despoluir as nossas cidades e devolvê-las às pessoas, dará certamente um contributo importante para começar a alterar a forma como se vê a bicicleta e o peão nas nossas ruas e nas nossas estradas, melhorando a segurança viária, descongestionando o trânsito, e, desejavelmente, influenciando positivamente no próprio ordenamento do território, planeamento urbano e paradigma de desenvolvimento.

Muito concretamente o projeto visa:

- a) integrar no Código da Estrada um princípio de respeito, valorização e reconhecimento do papel da bicicleta na via pública que não pode continuar subalternizada face ao automóvel, nomeadamente no que toca à regra geral da prioridade;
- b) reconhecer a legítima existência de utilizadores das vias públicas que apresentam maior fragilidade, como o peão e a bicicleta, face aos veículos a motor, e prever expressamente o especial dever de prudência e de cuidado que deve impender sobre estes últimos, à luz das melhores práticas europeias.

Pareceres sobre o projeto em apreço:

O parecer da Câmara do Gavião que se pronuncia positivamente sobre o projeto.

Comissão de Economia e Obras Públicas

O Parecer da ANAFRE, que se pronunciou sobre este projeto fazendo uma apreciação globalmente positiva, apresenta alguns reparos, e recomenda mesmo a reapreciação de algumas normas, em particular ao n.º 3 do art.º 17.º que classifica de demasiado generalista e os conceitos de elevado grau de indeterminação sendo em situação de conflito alcançar a sua abrangência e interpretar os limites da sua aplicação. Relativamente ao n.º 4 do mesmo artigo considera a opção «assaz permissiva e pouco cautelosa».

O parecer da ANMP não se opondo ao projeto, tece contudo algumas considerações propondo diversos ajustamentos, concretamente:

Alteração ao n.º 3 do art.º 78.º, por alegadamente excluir um determinado tipo de veículo igualmente enquadrável.

Alteração do n.º 6 do artigo 78.º, defendendo a utilização obrigatória de *«pistas especialmente construídas para os animais ou para os veículos de certas espécies, sempre que estas existam»*.

Alteração do n.º 2.º do art.º 113.º por ser excluir determinado tipo de reboques perfeitamente enquadráveis no espírito do proponente.

Alteração do prazo para regulamentar o uso de reboques de velocípedes destinados ao transporte de passageiros, considerado demasiado extenso.

Instituição da obrigatoriedade de registo dos velocípedes e instalação de placas identificadoras para sancionar eventuais infratores do Código da Estrada.

**2.2 O projeto de lei n.º 336/XII/2** da autoria do Grupo Parlamentar do BE, datado de 18/01/2013 e que **«Afirma os direitos dos ciclistas e peões no Código da Estrada»**

O presente projeto pretende repensar a mobilidade urbana, o que passa por promover a utilização dos transportes coletivos e tornar atraente e segura a marcha a bicicleta e a pé, sobretudo para as pequenas deslocações urbanas e em articulação com os vários modos de transporte.

Salienta a **importância de andar de bicicleta e a pé** pelo: *“papel importante nos sistemas de transporte sustentáveis. Providenciam acesso ao transporte público e alternativas ao uso do automóvel particular para pequenas deslocações.”*

Comissão de Economia e Obras Públicas

Destaca a **barreira da segurança**: «como uma das principais barreiras à promoção das deslocações a pé e de bicicleta: *“os utilizadores não motorizados estão entre os grupos mais afetados por acidentes envolvendo o transporte motorizado.”*»

Propõe a **revisão do Código da Estrada**: pelo “seu atraso em relação a vários códigos da estrada europeus é notório, continuando a ter uma cultura de segurança rodoviária que relega para segundo plano os grupos mais vulneráveis, como os peões e os ciclistas. “

**Em suma, o projeto:**

Pretende afirmar os direitos dos ciclistas e dos peões no Código da Estrada, aproveitando a experiência e prática corrente de muitos países europeus nesta matéria, nomeadamente a Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália, Reino Unido e Suécia.

Advoga o princípio da proteção dos mais vulneráveis, como os peões ou ciclistas ao longo do Código, em particular em função da velocidade. E a defesa das principais vítimas de sinistralidade rodoviária, como as crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência.

Propõe o reforço do conceito de segurança rodoviária para proteger os ciclistas e os peões e incentivar este meio de deslocação através de diversas medidas, introduzindo conceitos de gestão e acalmia do trânsito através do desenho urbano, mas também de requalificação do espaço público, que são cada vez mais atuais: é o caso das zonas pedonais, das zonas de estadia e das zonas 30.

A possibilidade de definição de zonas urbanas, de acordo com a sua função e uso social, para a acalmia do trânsito poderá ser uma das formas mais eficazes para a promoção dos modos andar de bicicleta e a pé e a redução da sinistralidade rodoviária.

A possibilidade de utilização dos corredores de circulação reservados aos transportes públicos por parte dos velocípedes responde igualmente a uma necessidade urgente, especialmente no caso português, devido à parca densidades de vias reservadas a velocípedes.

Considera também que a melhor forma de concretizar estes dois objetivos não passa pela segregação forçada entre modos de transporte, a bicicleta e



### Comissão de Economia e Obras Públicas

os veículos motorizados, limitando o trânsito de velocípedes às pistas especiais (ciclovias) ou a zonas urbanas específicas.

Propõe medidas que passam pela consideração da bicicleta como um veículo que pode ocupar toda a via de trânsito, exige regras específicas em termos de posição de marcha, cedência de passagem, ultrapassagem, circulação, entre outros, não devendo ser discriminada em relação aos outros veículos.

Reclama integrar contributos de várias entidades, como a Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, a Associação Nacional de Municípios Portugueses e a Associação Nacional de Freguesias, recebendo de cada uma delas pareceres muito favoráveis e positivos.

#### Pareceres sobre o projeto em apreço:

A ANMP pronunciou-se sobre o presente projeto, referindo que «algumas das definições, medidas e regras previstas (...) já são, há algum tempo implementadas pelos municípios, podendo-se referir a título de exemplo a implementação de zonas 30 nos espaço Urbano, a construção e/ou definição de ciclovias, a obrigatoriedade de assegurar a comunicação em segurança entre passeios, durante a realização de obras, etc...». Acresce que algumas das propostas de alteração são desprovidas de sentido e potenciadoras de ocorrências perigosas pelo que a ANMP emite parecer desfavorável ao presente projeto, destacando particularmente os seguintes aspetos:

O texto do n.º 3 do art.º 11.º necessita de ser clarificado;

O n.º 2 do art.º 17.º deve ser receber aditamento;

O n.º 3.º do art.º 18.º é desnecessário;

O n.º 3 do art.º 24.º é redundante;

O n.º 2 do art.º 27.º sem mais valia, devendo a iniciativa permanecer no âmbito dos Municípios;

A alínea c) do n.º 2 do art.º 30.º pondo em causa a segurança contraria o espírito da própria proposta;

O art.º 38.º é irrealista;

O n.º 2.º do art.º 90.º é potenciador de conflitos;

O n.º 3.º do art.º 103.º é potenciador de acidentes rodoviários.



3. INICIATIVAS LEGISLATIVAS PENDENTES SOBRE A MESMA MATÉRIA

Decorre em simultâneo na Assembleia da República a apreciação da Proposta de Lei n.º 131/XII/2, da autoria do Governo e que «Altera o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, e o Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro».

Entre os objetivos da apresentação da referida PPL constam a intenção de «colmatar falhas que resultaram da identificação pelo Tribunal Constitucional de inconstitucionalidades orgânicas presentes no Código da Estrada», e também a de «reconhecer o Estatuto do Peão e a utilização de bicicletas na via pública dando assim adequado reconhecimento a estas soluções de mobilidade, e a necessidade de acautelar a sua segurança, atenta a sua maior vulnerabilidade enquanto utilizadores da via pública».



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

**PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA AUTORA DO PARECER**

A autora do parecer reserva a sua posição para discussão das iniciativas legislativas em plenário.

### PARTE III - CONCLUSÕES

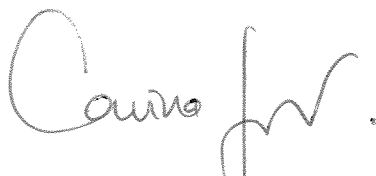
- 1 – Os Grupos Parlamentares de «Os Verdes» e do BE tomaram a iniciativa de apresentar os Projeto de Lei n.º 106/XII (1ª) - PEV e Projeto de Lei n.º 336/XII (2ª) – BE, com vista à alteração do Código da Estrada.
- 2 – Os presentes Projetos de Lei cumprem todos os requisitos constitucionais, legais e regimentais necessários à sua tramitação.
- 3 – Deverá o presente parecer ser remetido a Sua Ex.ª a Presidente da Assembleia da República.

### PARTE IV- ANEXOS

Em conformidade com o disposto no artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República, anexa-se pareceres recebidos nos Serviços da Comissão.

Palácio de S. Bento, 9 de abril de 2013

**A Deputada autora do Parecer**



(Carina João)

**O Presidente da Comissão**



(Luís Campos Ferreira)

## **Projeto de Lei n.º 106/XII (1.ª)**

### **Altera as normas para velocípedes sem motor do Código da Estrada**

Data de admissão: 5 de dezembro de 2011

Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)

## **Índice**

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário
- III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes
- IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
- V. Consultas e contributos

Elaborada por: Luísa Colaço (DAC), Teresa Félix (BIB), Ana Paula Bernardo (DAPLEN); Rui Brito e Fernando Bento Ribeiro (DILP)

Data: 9 de janeiro de 2012

## I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

Os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Ecologista Os Verdes apresentam um projeto de lei para alteração do Código da Estrada no sentido de criar condições de segurança para retirar o velocípede sem motor da situação de menoridade viária e jurídica face ao automóvel em que se encontra atualmente.

Pretendem os proponentes que a bicicleta seja reconhecida como um verdadeiro meio de transporte, integrando no Código da Estrada um princípio de respeito, valorização e reconhecimento do papel da bicicleta na via pública, alterando a atual regra de prioridade que se aplica no cruzamento dos veículos automóveis com os velocípedes, e prevendo um especial dever de prudência e de cuidado, por parte dos condutores de veículos a motor em relação aos velocípedes e aos peões.

Os autores desta iniciativa legislativa apresentam as seguintes alterações ao Código da Estrada:

- ✚ Ao artigo 1.º – aditam o conceito de “ciclovia”;
- ✚ Ao artigo 11.º – preveem um especial dever de prudência por parte dos condutores de veículos a motor em relação aos peões e ciclistas;
- ✚ Ao artigo 17.º – preveem a possibilidade de os velocípedes circularem nas bermas desde que não ponham em perigo os peões e de circularem nos passeios, desde que conduzidos por crianças até 10 anos de idade a velocidade de passo;
- ✚ Ao artigo 18.º – definem a distância lateral mínima que um veículo a motor deve guardar de um velocípede;
- ✚ Ao artigo 24.º – preveem obrigações especiais de segurança por parte dos condutores de veículos automóveis em relação aos utentes da via que sejam mais vulneráveis, em especial peões e ciclistas;
- ✚ Ao artigo 25.º – preveem o dever de os veículos automóveis moderarem a velocidade à aproximação de passagens assinaladas na faixa de rodagem para a travessia de peões ou de velocípedes;
- ✚ Ao artigo 32.º – eliminam o n.º 4, o qual prevê a cedência de passagem de outros veículos, nomeadamente os velocípedes, face aos veículos a motor;
- ✚ Ao artigo 38.º – preveem cuidados especiais por parte dos veículos a motor para realizar ultrapassagens a velocípedes;
- ✚ Ao artigo 40.º – preveem exceção para os velocípedes no que toca à necessidade de manter distância mínima entre veículos quando circulam em marcha lenta;

- ✦ Ao artigo 49.º – aditam as ciclovias aos locais onde é proibido parar ou estacionar;
- ✦ Ao artigo 78.º – proíbem o trânsito de veículos com mais de duas rodas nas ciclovias e aditam normas relativas ao cruzamento de veículos a motor com velocípedes;
- ✦ Ao artigo 90.º – preveem regras de condução específicas para os velocípedes;
- ✦ Ao artigo 103.º – preveem cuidados especiais a ter por parte dos condutores de veículos automóveis ao aproximar-se de peões;
- ✦ Ao artigo 113.º – preveem a possibilidade de equipar os velocípedes com equipamentos devidamente homologados para transporte de passageiros.

## II. **Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário**

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

A iniciativa legislativa é apresentada por dois Deputados do grupo parlamentar do Partido Ecologista “Os Verdes”, nos termos da alínea b) do artigo 156.º e do n.º 1 do artigo 167.º da Constituição, e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º e do artigo 118.º do Regimento. Toma a forma de projeto de lei, nos termos do n.º 1 do artigo 119.º do Regimento, mostra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, cumprindo assim os requisitos formais dos projetos de lei previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento. Não infringe a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa, respeitando, também, os limites que condicionam a admissão das iniciativas previstos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento.

Este projeto de lei deu entrada em 02/12/2011, foi admitido em 05/12/2011 e baixou na generalidade à Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª). Foi anunciado na sessão plenária de 07/12/2011.

Em caso de aprovação e para efeitos de especialidade em Comissão parece relevante salientar ainda o seguinte:

Os artigos 1.º, 2.º e 3.º deste projeto de lei não têm epígrafes, o que, do ponto de vista da boa técnica de redação dos textos legislativos, deve ser evitado. Assim, propõe-se como epígrafes para o artigo 1.º: “Alteração do Código da Estrada”; para o artigo 2.º: “Regulamentação” e para o artigo 3.º: “Entrada em vigor”.

No artigo 1.º deveria fazer-se referência às alterações sofridas pelo Código da Estrada. Assim sugere-se:

*“Os artigos 1.º, 11.º, 17.º, 18.º, 24.º, 25.º, 32.º, 38.º, 40.º, 49.º, 78.º, 90.º, 103.º e 113.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, republicado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, e alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 113/2008, de 1 de julho, e 113/2009, de 18 de maio, e pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, passam a ter a seguinte redação:”*

## • Verificação do cumprimento da lei formulário

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 42/2007, de 24 de agosto, adiante designada como lei formulário, prevê um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação das iniciativas legislativas e que importa ter presentes no decurso da especialidade em Comissão e, em especial, no momento da redação final.

Esta iniciativa tem um título que traduz o seu objeto em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da referida lei.

Pretende alterar o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio. Ora, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da referida lei formulário: *“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, ainda que incidam sobre outras normas”*. Através da base Digesto (Presidência do Conselho de Ministros) verifica-se que o Código da Estrada sofreu até à data muitas alterações tendo sido, designadamente, republicado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, e posteriormente alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 113/2008, de 1 de julho, e 113/2009 de 18 de maio, e pela Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, que constituiu a décima alteração ao Código da Estrada. Assim, em caso de aprovação da presente iniciativa, constituirá a mesma a sua décima primeira alteração, pelo que se sugere a seguinte alteração ao título:

*“Estabelece normas relativas a velocípedes sem motor, procedendo à 11.ª alteração do Código da Estrada”*

Em conformidade com o previsto nas alínea a) e b) do n.º 3 do artigo 6.º, da lei formulário, deve proceder-se à republicação integral dos diplomas que revistam forma de lei sempre que existam mais de três alterações ao ato legislativo em vigor - **salvo se se tratar de Códigos** – ou se somem alterações que abranjam mais de 20% do articulado do ato legislativo em vigor, atenta a sua versão originária ou a última versão republicada.

A entrada em vigor da iniciativa, em caso de aprovação, nos termos do artigo 3.º do projeto de lei, 90 dias depois da sua publicação, está em conformidade com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, que

prevê que os atos legislativos “*entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação*”.

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

### III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

- **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

O Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, aprovou o Código da Estrada permitindo a codificação das regras jurídicas aplicáveis ao trânsito nas vias públicas. O artigo 112.º refere as características dos velocípedes e o artigo 90.º as disposições especiais para motociclos, ciclomotores e velocípedes, concretamente as regras de condução.

Após as alterações introduzidas, é já em 2005 que se consagra uma modificação de maior relevância ao Código da Estrada, com a aprovação do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, que revê e republica o Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio. Posteriormente, o Código da Estrada voltou a ser novamente alterado em quatro momentos entre 2009 e 2011, mas as alterações não modificaram os artigos que regulam a utilização de velocípedes – através do Decreto-Lei n.º 113/2009, de 18 de maio, para incluir as matrículas eletrónicas; da Lei n.º 78/2009, de 13 de agosto, que permitiu a habilitação de condução dos motociclos 125cc pelos titulares de habilitação de condução para a categoria B; da Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, que introduziu o dispositivo eletrónico de matrícula; e do Decreto-Lei n.º 82/2011, de 20 de junho, que introduz um regime de cancelamento temporário da matrícula dos automóveis pesados de mercadorias afetos ao transporte público.

Na regulamentação do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, devemos destacar a Portaria n.º 311-B/2005, de 24 de março, que define os sistemas de sinalização luminosa, bem como os refletores dos velocípedes, quando circulem na via pública, com exceção da circulação no âmbito de provas desportivas devidamente autorizadas.

A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária pretende, com o “Objetivo Operacional 11 – Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano”, promover a requalificação dos espaços públicos urbanos, visando assegurar condições de segurança para a circulação de peões e ciclistas.



- **Enquadramento do tema no plano da União Europeia**

A questão da promoção das deslocações de bicicleta tem vindo a ser debatida pela Comissão Europeia no âmbito dos debates em curso, quer sobre os programas de segurança rodoviária, no que se prende nomeadamente com a questão da segurança dos ciclistas, quer sobre as medidas de apoio à mobilidade urbana sustentável e de incentivo à utilização de meios alternativos de transporte, dadas as vantagens daí decorrentes em termos de tráfego urbano, ambientais e de saúde.

No quadro do programa de ação europeu sobre a segurança rodoviária tem vindo a ser adotado um conjunto de medidas legislativas específicas destinadas a aumentar a segurança dos utentes vulneráveis da estrada, tais como peões, ciclistas e motociclistas, nomeadamente através da adoção de medidas *de segurança* referentes às exigências técnicas de homologação relativas nomeadamente à segurança geral dos veículos a motor.

A este respeito refira-se que a Comissão, na Comunicação<sup>1</sup> relativa às orientações para a política europeia de segurança rodoviária até 2020, aborda o problema da segurança dos peões e ciclistas, no quadro das medidas propostas para a proteção dos utentes vulneráveis da via pública, referindo nomeadamente que “As administrações nacionais e locais estão cada vez mais empenhadas em promover a utilização da bicicleta e o pedestrianismo, o que exigirá uma atenção cada vez maior às questões de segurança rodoviária”. Neste contexto refere a necessidade de serem analisadas outras medidas legislativas a nível da UE para reduzir o risco de lesões corporais (por exemplo, o aumento da visibilidade, o controlo da velocidade, uma infraestrutura adequada para o transporte não motorizado, a separação do tráfego misto perigoso, etc.), salientando que estas questões dizem principalmente respeito à gestão urbana, pelo que a maior parte das medidas terá que ser tomada a nível local, conforme preconizado no Plano de Ação para a Mobilidade Urbana.

Neste sentido, a Comissão refere que apresentará propostas adequadas com o objetivo de aumentar a segurança dos ciclistas e de outros utentes vulneráveis da estrada, nomeadamente encorajando a disponibilização de infraestruturas adequadas e salienta que “Considerando os importantes benefícios da utilização da bicicleta em termos ambientais, climáticos, de congestionamento e de saúde pública, vale a pena refletir sobre o que se poderá ainda fazer neste domínio”.

Cumprе igualmente referir que o Livro Verde<sup>2</sup> da Comissão de 25 de setembro de 2007, que advoga a criação de uma nova cultura de mobilidade urbana, alerta para a importância da promoção das deslocações a pé e de bicicleta, com vista a fazer face aos problemas decorrentes do congestionamento de tráfego e da

---

<sup>1</sup> Comunicação da Comissão “Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020” (COM/2010/0389) de 20.07.2010

<sup>2</sup> Livro Verde sobre a mobilidade urbana, de 25 de setembro de 2007 (COM/2007/551)  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:PT:PDF>

intensificação da poluição nos meios urbanos. Neste contexto propõe que sejam tomadas medidas que contribuam para a atratividade e segurança deste tipo de deslocações, nomeadamente no domínio desenvolvimento de infraestruturas urbanas adequadas, incluindo as vias para ciclistas, e de reforço da segurança da circulação de peões e ciclistas nas zonas urbanas.

Do mesmo modo, na Comunicação<sup>3</sup> apresentada pela Comissão em 30.09.2009, que estabelece um programa de ações de apoio à mobilidade urbana sustentável, é reiterada a importância do incentivo à utilização de meios de transporte alternativos ao automóvel, entre os quais se incluem as bicicletas.

Por seu lado o Parlamento Europeu, na Resolução, de 27 de setembro de 2011, sobre a política europeia de segurança rodoviária de 2011, exorta os Estados-Membros a adotarem um conjunto de medidas destinadas ao reforço da proteção de ciclistas e peões.

Neste contexto, recomenda que as autoridades responsáveis introduzam velocidades máximas de 30 km/h nas zonas residenciais e nas estradas de via única que não apresentem faixa distinta para os ciclistas, tendo em vista uma proteção mais eficaz dos utentes da estrada mais vulneráveis, e solicita aos Estados-Membros que no planeamento e manutenção da rede rodoviária seja dada maior atenção às medidas infraestruturais de proteção de ciclistas e de peões, como, por exemplo, a separação das vias de circulação dos diversos modos de transporte, a ampliação da rede de ciclovias, a criação de acessos sem obstáculos e de passagens para peões e que os ciclistas sejam encorajados, sobretudo à noite e fora das zonas habitadas, a usarem capacete e colete refletor ou vestuário comparável, com vista a melhorar a sua visibilidade.

- **Enquadramento internacional**

- Países europeus**

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países da UE: Bélgica, Espanha, França e Itália.

## **BÉLGICA**

As regras de utilização da via pública por parte dos ciclistas estão inscritas no Code de la Route, aprovado pelo Arrêté Royal de 1 Decembre 1975. Os artigos 22quinquies e 22octies dispõem relativamente à circulação em pistas reservadas a ciclistas e outros utilizadores. O artigo 40ter pretende proteger os ciclistas, enunciando

---

<sup>3</sup> “Plano de Acção para a Mobilidade Urbana” (COM/2009/490)

que não se pode colocar esses utilizadores em perigo. O [artigo 43](#) regula o comportamento dos condutores de bicicletas e ciclomotores, e o [artigo 43bis](#) sobre o comportamento de grupos de ciclistas.

Na legislação belga, os ciclistas formam o grupo dos *usagers faibles*, e é por essa razão que a lei lhes oferece uma proteção suplementar. Assim, de acordo com a lei, os condutores de veículos motorizados devem ter uma atenção especial com os *usagers faibles* da via pública, devendo na maioria das situações ceder-lhes prioridade, redobrando-se o cuidado nas zonas reservadas à sua circulação, especialmente nas ciclovias que se encontram previstas no [artigo 2.7](#) do Título I do *Code de la Route*.

O *Code de la Route* estabelece diferentes obrigações para os ciclistas, no sentido de aumentar a sua visibilidade e segurança:

- a) Os ciclistas não podem abusar da regra da prioridade, sob pena de colocarem em risco os outros utentes da vida pública;
- b) São obrigados a respeitar as regras da circulação rodoviária, devendo ainda apresentar um cuidado especial com o cumprimento das normas técnicas e com a conservação do equipamento;
- c) Deverão sempre circular utilizando as ciclovias, ao mesmo tempo que respeitam a segurança dos outros *usagers faibles*.

## ESPANHA

Foi na sequência do reconhecimento da bicicleta como um meio eficaz de transporte e uma alternativa quotidiana para muitas pessoas que em 1999 foi aprovada a [Ley 43/1999, de 25 de noviembre](#), "*sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo*".

Este diploma introduziu alterações ao [Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo](#), "*por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*", especialmente no sentido de:

- a) Facilitar a circulação aos velocípedes, em vias especiais e zonas urbanas específicas;
- b) Obrigar os condutores de veículos com motor a aumentar as precauções e moderar a velocidade quando se aproximem de lugares ou vias onde possam encontrar ciclistas ;
- c) Impor obrigações relativas ao reforço da visibilidade dos ciclistas e ao aumento da sua segurança;
- d) Proibir a circulação por parte dos ciclistas que se encontrem sob o efeito de bebidas alcoólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes ou outras substâncias análogas.

Também a *Ley 55/1999, de 29 de diciembre*, especificamente a *Disposición Adicional Vigésima Octava*, aprovou alterações ao *Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo*, concretamente ao n.º 5 do artigo 23.º, relativo à circulação de condutores, peões e animais, tendo sido, ainda, acrescentada uma alínea c) ao referido número pela *Ley 19/2001, de 19 de diciembre*.

## FRANÇA

Na legislação francesa é o *Code de la Route* que regula esta matéria. O artigo R110-2 começa por distinguir conceitos, distinguindo entre pistas para ciclistas e faixas (*bandes cyclables*) para ciclistas, áreas pedonais, etc.

Em relação aos ciclistas, o artigo R415-2 permite que as bicicletas e ciclomotores se coloquem entre as duas linhas brancas que limitam a aproximação a uma intersecção de vias, ou seja, têm direito a parar numa linha mais adiantada aos restantes veículos, desta forma, facilitando-lhes o arranque. O artigo R415-3 confere prioridade aos ciclistas que circulem nas pistas para ciclistas. A criação de semáforos para bicicletas e ciclomotores, com tempos diferentes dos restantes veículos, está prevista no artigo R415-15. O artigo R431-1 obriga os ciclistas a utilizarem um capacete devidamente homologado, e também um colete refletor em condições de visibilidade reduzida, previsto no artigo R431-1-1. O artigo R431-7 proíbe os ciclistas de circularem lado a lado, devendo seguir em fila. De acordo com o artigo R431-9, e no caso da existência de pistas para ciclistas, estes podem ser obrigados a utilizá-las, em vez de usarem as faixas de rodagem comuns, por decisão das autoridades policiais e camarárias. Este artigo R431 inclui várias disposições relativas ao uso de reboques por velocípedes.

Ainda no *Code de la Route* é reafirmada a prudência perante os peões e ciclistas, por exemplo, no princípio inscrito no artigo R413-17, parágrafo III, n.º 1, em que se aconselha especial moderação da velocidade em zonas de atravessamento de via por peões e ciclistas. Relativamente à ultrapassagem de peões, animais, veículos animais e veículos de 2 ou 3 rodas, o artigo R414-4, parágrafo IV, define uma distância lateral mínima de segurança de 1 metro, dentro das localidades, e de 1 metro e meio, fora das localidades.

## ITÁLIA

O Código de Estrada italiano, estipula nos princípios gerais que: “a segurança das pessoas, na circulação em estradas, reentra nas finalidades primárias de ordem social e económica perseguida pelo Estado”. E ainda que “a circulação dos peões, dos veículos e dos animais pelas estradas é regulamentada pelas normas do presente código e dos diplomas emanados em aplicação deste, com respeito pelas normas internacionais e comunitárias relativas a esta matéria”. Daí que se entenda que ao ser a bicicleta definida como veículo pelo código, tal obriga os ciclistas ao respeito integral das normas que regulam a circulação.

Quanto à definição de ciclovias, o artigo 3.º do Código da Estrada, relativo às “definições legais e de tráfico”, no n.º 39 estipula como “ciclovía (*pista ciclábile*), a parte longitudinal da estrada, oportunamente delimitada, reservada à circulação de velocípedes”.

O [artigo 50.º](#) prevê a definição de velocípedes: “os veículos com duas rodas, ou mais rodas de apoio e funcionais, de propulsão exclusivamente muscular, por meio de pedais ou dispositivo análogo.”

Relevante parece-nos ser a previsão do artigo 40.º (relativo a “sinais horizontais”) quanto à obrigação de os condutores de outros veículos deverem respeitar os ciclistas. Diz o n.º 11 do referido artigo: “Perante as passadeiras de peões, os condutores dos veículos devem dar a precedência aos peões que tenham iniciado o atravessamento; análogo comportamento deve ter os condutores dos veículos perante os ciclistas relativamente aos ‘atravessamentos velocipédicos’.”

A circulação de velocípedes, em termos gerais, é regulada pelo [artigo 182.º](#) do Código. Ressalvamos o seguinte: “os ciclistas devem conduzir em fila única sempre que as condições de circulação o exijam e, todavia, nunca mais do que em dois, lado a lado; quando circulam fora dos centros habitados devem rolar sempre em fila única, salvo se um deles for menor de dez anos e se situe do lado direito do outro.”

Nesta [ligação](#) podem ser consultados os artigos do Código da Estrada relevantes para os ciclistas.

#### **IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria**

Efetuada consulta à base de dados da atividade parlamentar e do processo legislativo (PLC) apurámos a existência das seguintes iniciativas legislativas sobre a matéria conexas que já foram discutidas na generalidade na sessão plenária de 07/10/2011, mas baixaram à Comissão de Economia e Obras Públicas, sem votação, para nova apreciação na generalidade:

- Projeto de Lei n.º 79/XII/1ª (PEV) – Prevê o plano que define a rede nacional de ciclovias;
- Projeto de Lei n.º 82/XII/1ª (BE) – Afirma os direitos dos ciclistas e peões no Código da Estrada;
- Projeto de Resolução n.º 96/XII/1.ª (CDS-PP) – Recomenda ao Governo a promoção da Mobilidade Sustentável com recurso aos Modos Suaves;
- Projeto de Resolução n.º 101/XII/1.ª (PSD) – Recomenda ao Governo a promoção da Mobilidade Ciclável através de medidas práticas para garantir efetivas condições de circulação aos utilizadores de bicicletas.

Foi ainda apresentado mais tarde o seguinte Projeto de Resolução:

---

– Projeto de Resolução n.º 137/XII/1.ª (PS) – Recomenda ao Governo a promoção da mobilidade suave e a implementação de medidas que garantam o reforço da segurança dos seus utilizadores.

Não foi apurada a existência de petições pendentes sobre matéria conexa.

## V. Consultas e contributos

---

- **Consultas obrigatórias**

Nos termos do artigo 141.º do Regimento, a Comissão deve promover a consulta Associação Nacional de Municípios Portugueses e da Associação Nacional de Freguesias, solicitando parecer a estas entidades.

- **Consultas facultativas**

A Comissão pode, se assim o entender, solicitar parecer à Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres.

### **Projeto de Lei n.º 336/XII (2.ª)**

### **Afirma os direitos dos ciclistas e peões no Código da Estrada.**

Data de admissão: 23 de janeiro de 2013

Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)

### **Índice**

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário
- III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes
- IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
- V. Consultas e contributos
- VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: Luísa Colaço (DAC), Maria Teresa Félix e Paula Faria (BIB), Lurdes Sauane (DAPLEN), Fernando Bento Ribeiro e Rui Brito (DILP)

Data: 7 de fevereiro de 2013

## I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

O Bloco de Esquerda apresenta um projeto de lei com o qual pretende “afirmar os direitos dos ciclistas e dos peões no Código da Estrada”. Para tal, introduz o princípio da proteção dos mais vulneráveis, ao longo do Código da Estrada, com o intuito de proteger “aqueles que são as principais vítimas de sinistralidade rodoviária, como as crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência”, propõe o reforço do conceito de segurança rodoviária, introduz conceitos de gestão e acalmia do trânsito através do desenho urbano e da requalificação do espaço público, criando, a par das zonas pedonais, zonas de estadia e zonas 30.

Os proponentes pretendem que a utilização da bicicleta seja uma alternativa viável de deslocação em meio urbano, principalmente para curtas distâncias.

Assim, o Bloco de Esquerda apresenta propostas de alteração a vários artigos do Código da Estrada:

- No artigo 1.º: adita quatro novas alíneas ao n.º 1, com os conceitos de “utilizadores vulneráveis”, “zona pedonal”, “zona de estadia” e “zona 30”
- No artigo 3.º: adita no n.º 2 referência aos utilizadores mais vulneráveis;
- No artigo 5.º: adita no n.º 3 referência à circulação dos peões nos passeios;
- No artigo 8.º: altera o n.º 1, fazendo referência à circulação dos peões nos passeios, e adita um novo n.º 2, no sentido de garantir a circulação de peões no caso de realização de obras;
- No artigo 13.º: adita um novo n.º 3, criando uma norma específica sobre a posição de marcha de veículos de duas rodas;
- No artigo 17.º: adita um novo n.º 2, permitindo a utilização do passeio para a condução de velocípedes por crianças menores de 10 anos;
- No artigo 18.º: adita ao n.º 1 referência aos utilizadores mais vulneráveis, e adita um novo n.º 3, relativo à distância lateral mínima entre o veículo e o velocípede;
- No artigo 24.º, adita no n.º 1 referência aos utilizadores mais vulneráveis, e adita um novo n.º 3, com norma sobre segurança da circulação automóvel em presença de velocípedes ou peões;
- No artigo 25.º, adita uma alínea ao n.º 1, relativa à moderação de velocidade à aproximação de passagens assinaladas na faixa de rodagem para velocípedes, e adita um novo n.º 2, no sentido de o condutor do veículo automóvel parar em caso de necessidade, à aproximação de passagens assinaladas para a travessia de peões ou para velocípedes;
- No artigo 27.º, adita um novo n.º 2, definindo a velocidade máxima nas zonas de estadia ou nas zonas 30;
- No artigo 30.º, adita um novo n.º 2, criando regra de prioridade para os velocípedes;
- No artigo 32.º, revoga o n.º 4;



- No artigo 38.º, adita um novo n.º 4, criando regra sobre distâncias mínimas no caso de ultrapassagem a motociclos, ciclomotores e velocípedes;
- No artigo 41.º, adita uma nova alínea e) ao n.º 1, a proibir a ultrapassagem imediatamente antes e nas passagens assinaladas para velocípedes;
- No artigo 77.º, altera o n.º 2, permitindo a utilização dos corredores de transportes públicos por velocípedes;
- No artigo 78.º, adita a expressão “preferencialmente” ao n.º 1
- No artigo 82.º, adita um novo n.º 6 e um novo n.º 7, obrigando à utilização de capacete para condutores e passageiros de velocípedes sem motor quando sejam crianças e permitindo o transporte de passageiros de idade inferior a 8 anos em velocípedes, desde que em equipamentos homologados para o efeito;
- No artigo 90.º, altera o n.º 2, permitindo a utilização de toda a via de trânsito pelos motociclos, ciclomotores e velocípedes, e adita um novo n.º 3, permitindo que os velocípedes sigam a par;
- No artigo 103.º, altera os n.ºs 1, 2 e 3, acrescentando a referência a passagens de velocípedes;
- No artigo 113.º, adita um novo n.º 2, permitindo que os velocípedes atrelem, à retaguarda, um reboque para transporte de passageiros com idade inferior a 8 anos.

O projeto de lei em apreço prevê ainda a regulamentação pelo Governo da lei que for aprovada bem como a entrada em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Finalmente, e encontrando-se pendente o projeto de lei n.º 106/XII/1.ª, da iniciativa do PEV, que propõe também a alteração do Código da Estrada em sentido semelhante ao da iniciativa em apreço, foi elaborado um quadro comparativo entre estas duas iniciativas e as normas do Código da Estrada que se propõem alterar e que constitui um anexo desta nota técnica.

## II. **Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário**

### • **Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais**

Esta iniciativa legislativa é apresentada por oito Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Bloco de Esquerda, nos termos da alínea b) do artigo 156.º e do n.º 1 do artigo 167.º da Constituição, e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º e do artigo 118.º do Regimento. Toma a forma de projeto de lei, nos termos do n.º 1 do artigo 119.º do Regimento; mostra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, e é precedida de uma breve exposição de motivos, cumprindo assim os requisitos formais previstos, para os projetos de lei, no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento. Não infringe a Constituição ou os seus princípios, define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa, respeitando assim, também, os limites que condicionam a admissão das iniciativas previstos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento.

Este projeto de lei deu entrada em 18/01/2013, foi admitido e anunciado em 23/01/2013 e baixou na generalidade à Comissão do Economia e Obras Públicas (6.<sup>a</sup>).

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 42/2007, de 24 de agosto, adiante designada como lei formulário, prevê um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação das iniciativas legislativas e que importa ter presentes no decurso da especialidade em Comissão e, em especial, no momento da redação final.

O projeto de lei em causa tem um título que traduz o seu objeto, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da referida lei formulário.

O projeto de lei propõe a alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio.

Nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da mesma lei: *“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, ainda que incidam sobre outras normas”.*

Através da base Digesto (Presidência do Conselho de Ministros), verificou-se que o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, sofreu doze alterações, pelo que, caso a proposta de lei venha a ser aprovada, esta será a décima terceira alteração.

Assim sendo, o título do projeto de lei em apreço deveria ser o seguinte:

“Procede à décima terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, que aprova o Código da Estrada, no sentido de afirmar os direitos dos ciclistas e peões”.

Quanto à entrada em vigor, o artigo 3.º do projeto de lei remete-a para o dia seguinte ao da sua publicação.

### III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

- **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

O Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, aprovou o Código da Estrada permitindo a codificação das regras jurídicas aplicáveis ao trânsito nas vias públicas. O artigo 112.º refere as características dos velocípedes e o artigo 90.º as disposições especiais para motociclos, ciclomotores e velocípedes, concretamente as regras de condução.

Após as alterações introduzidas, é já em 2005 que se consagra uma modificação de maior relevância ao Código da Estrada, com a aprovação do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, que revê e republica o Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio. Posteriormente, o Código da Estrada voltou a ser novamente alterado em quatro momentos entre 2009 e 2011, mas as alterações não modificaram os artigos que regulam a utilização de velocípedes – através do Decreto-Lei n.º 113/2009, de 18 de maio, para incluir as matrículas eletrónicas; da Lei n.º 78/2009, de 13 de agosto, que permitiu a habilitação de condução dos motociclos 125cc

pelos titulares de habilitação de condução para a categoria B; da Lei n.º 46/2010, de 7 de setembro, que introduziu o dispositivo eletrónico de matrícula; e do Decreto-Lei n.º 82/2011, de 20 de junho, que introduz um regime de cancelamento temporário da matrícula dos automóveis pesados de mercadorias afetos ao transporte público.

Mais recentemente, o Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, introduz diversas alterações ao Código da Estrada e aprova o novo Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, relativa à carta de condução, na redação dada pela Diretiva n.º 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro.

Na regulamentação do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, devemos destacar a Portaria n.º 311-B/2005, de 24 de março, que define os sistemas de sinalização luminosa, bem como os refletores dos velocípedes, quando circulem na via pública, com exceção da circulação no âmbito de provas desportivas devidamente autorizadas.

Esta iniciativa pretende modificar a redação dos *artigos 1.º, 3.º, 5.º, 8.º, 11.º, 13.º, 17.º, 18.º, 24.º, 25.º, 27.º, 30.º, 32.º, 38.º, 41.º, 77.º, 78.º, 82.º, 90.º, 103.º e 113.º do Código da Estrada* (Nesta ligação é possível aceder à versão atualizada do Código da Estrada).

A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária pretende, com o “Objetivo Operacional 11 – Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano”, promover a requalificação dos espaços públicos urbanos, visando assegurar condições de segurança para a circulação de peões e ciclistas.

O Plano Nacional de Prevenção Rodoviária prevê nos seus pontos IV.2.e IV.3. as questões de uma “*Maior segurança para os peões*” e de uma “*Maior segurança para os utentes de veículos de duas rodas*”.

## **Antecedentes legislativos**

Em 2009, e na sequência de uma maior consciencialização política da importância dos modos de transporte suaves, a Assembleia da República aprovou a Resolução n.º 3/2009, de 5 de fevereiro, que aprovou o *Plano nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves*.

Esta resolução teve por base o Projeto de Resolução 376/X/4 do PEV.

Teve discussão conjunta com as seguintes **iniciativas legislativas**:

- Projeto de Lei 580/X/4 (PEV) - Prevê o plano que define a rede nacional de ciclovias (que foi rejeitado).
- Projeto de Lei 581/X/4 (PEV) - Altera as normas para velocípedes sem motor do Código da Estrada (que foi rejeitado).
- Projeto de Lei 638/X/4 (BE) - Afirma os direitos dos ciclistas e peões no Código da Estrada (que foi rejeitado).
- Projeto de Resolução 152/X/2 (BE) - *Recomenda ao Governo a promoção de redes de modos suaves a integrar nos planos de mobilidade urbana, previstos pela Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, Lei n.º 10/90, de 17 de março, e o Decreto-Lei n.º 380/99; que foi aprovado e deu origem à Resolução da Assembleia da República n.º 4/2009, de 5 de fevereiro* (Recomenda ao Governo a

---

**Projeto de Lei n.º 336/XII (2.ª)**

**Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)**

promoção de redes de modos suaves a integrar nos planos de mobilidade urbana, no âmbito do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro, e da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de março).

Na X Legislatura foram apresentadas ainda as seguintes iniciativas:

- Projeto de Lei n.º 807/X - Altera o valor de algumas taxas de tributação autónoma (CDS-PP) [*Esta Iniciativa caducou em 2009-10-14*];
- Projeto de Lei n.º 792/X - Cria um regime fiscal de incentivo à aquisição de bicicletas (PEV) [*Esta Iniciativa caducou em 2009-10-14*];
- Projeto de Lei n.º 784/X - Cria incentivos fiscais à aquisição de bicicleta (BE) [*Esta Iniciativa caducou em 2009-10-14*];
- Projeto de Lei n.º 638/X - Afirma os direitos dos ciclistas e peões no Código da Estrada (BE) [*Rejeitado*].

Já na presente legislatura foi aprovada a Resolução da AR n.º 14 /2012, que “*Recomenda ao Governo a promoção da mobilidade sustentável com recurso aos modos suaves de transporte, nomeadamente através de medidas práticas que garantam efetivas condições de circulação aos seus utilizadores e o reforço da sua segurança*”, publicada no D.R. I Série de 9 de fevereiro de 2012.

A mesma teve por base o Projeto de Resolução n.º 101/XII/1 (PSD)

Foram ainda apresentadas as seguintes iniciativas legislativas:

- O Projeto de Resolução 137/XII/1 (PS) que “*Recomenda ao Governo a promoção da mobilidade suave e a implementação de medidas que garantam o reforço da segurança dos seus utilizadores*”, discutido conjuntamente com o Projeto de Resolução n.º 101/XII/1, do PSD, e que deu origem à RAR n.º 14/2012.
- Os Projetos de Resolução n.ºs 559/XII - *Recomendação ao Governo relativamente à promoção da Mobilidade Ciclável através do transporte de bicicletas em comboios Intercidades da CP* (PSD, CDS-PP); 557/XII - *No âmbito de uma política de incentivo ao uso mais generalizado da bicicleta, recomenda ao Governo que se criem condições para transportar velocípedes sem motor em transportes públicos* (PEV); 453/XII - *Recomenda ao Governo a criação de condições para o transporte de bicicletas nos comboios da CP* (BE).
- Os Projetos de Lei n.ºs 106/XII - *Altera as normas para velocípedes sem motor do Código da Estrada* (PEV); 82/XII - *Afirma os direitos dos ciclistas e peões no Código da Estrada* (BE) [*rejeitado em 21 de janeiro de 2012*]; e 79/XII - *Prevê o plano que define a rede nacional de ciclovias* (PEV) [*rejeitado em 21 de janeiro de 2012*].

- **Enquadramento doutrinário/bibliográfico**

ECORYS Research and Consulting - **Green Paper on Urban Mobility** [Em linha] : **Stakeholder Consultation Report**. Rotterdam : ECORYS , 2008. [Consult. 29 jan. 2013]. Disponível em: WWW: <URL:[http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/doc/2008\\_green\\_paper\\_urban\\_mobility\\_stakeholder\\_consultation\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/doc/2008_green_paper_urban_mobility_stakeholder_consultation_report.pdf)>

Resumo: Este relatório surge na sequência da consulta efetuada pela Comissão Europeia, a todas as partes interessadas, a qual teve origem na publicação do Livro Verde sobre Mobilidade Urbana, em 2007. Os resultados da análise dos contributos dos diversos Estados-Membros estão presentes neste relatório.

De acordo com o relatório, a Comissão Europeia não deve promover nenhum modo de transporte, tecnologia ou solução, em vez disso deve desenvolver um quadro integrado para a mobilidade urbana e transporte, estabelecendo metas claras e, em seguida, facilitar e apoiar os esforços das cidades para usar esse quadro integrado e alcançar os objetivos da política definida. Ou seja a Comissão deverá adotar uma abordagem neutra.

Andar a pé e de bicicleta são reconhecidos como importantes para transformar as cidades em locais de tráfego fluente e livre. A maioria dos contributos sugere ações a nível local, tais como uma abordagem integrada para ambos os modos. As ações possíveis passam pelo desenvolvimento de regulamentos harmonizados, que estabeleçam especialistas nesses modos de transporte, a nível da União Europeia, e pela integração de ambos (ciclistas e peões) como elementos essenciais na política europeia de transporte urbano.

**DESENVOLVIMENTO E IMPLEMENTAÇÃO DE UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL** [Em linha] : **guia**. Colónia : Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH, 2011. [Consult. 29 jan. 2013]. Disponível em: WWW: <URL: [http://mobilityplans.eu/docs/file/SUMP\\_Guidelines\\_final\\_PT\\_web.pdf](http://mobilityplans.eu/docs/file/SUMP_Guidelines_final_PT_web.pdf)>

Resumo: O planeamento da mobilidade urbana sustentável é uma abordagem que promove a prática e cultura do planeamento respeitando uma lógica de desenvolvimento verdadeiramente sustentável do sistema de transportes. Um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável visa a criação de um sistema de transportes sustentável através da consideração de, pelo menos, os seguintes objetivos: assegurar a acessibilidade do sistema de transportes a todos; melhorar a segurança do sistema; reduzir o ruído, a poluição atmosférica, a emissão de gases com efeitos de estufa e o consumo energético; melhorar a eficiência e eficácia económica - relação custo-benefício do transporte de pessoas e bens; contribuir para a promoção da atratividade e qualidade do ambiente e desenho urbanos.

O Plano de Ação da Comissão Europeia para a Mobilidade Urbana visa acelerar o processo de adoção das práticas de planeamento da mobilidade urbana sustentável pelo fornecimento de guias, promoção de intercâmbio de boas práticas, identificação de *benchmarks* e no apoio a ações formativas para os profissionais do ramo.

**TRAFFIC SAFETY BASIC FACTS 2011** [Em linha] : **cyclists**. [Brussels] : European Road Safety Observatory, [2012]. [Consult. 28 jan. 2013]. Disponível em: WWW: <URL: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2011\\_dacota-swov-cyclists.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2011_dacota-swov-cyclists.pdf)>

Resumo: Este documento apresenta os dados relativos ao número de mortes de ciclistas, resultantes de acidentes ocorridos nos países da União Europeia, entre os anos de 2000 e 2009. Os dados apontam para

uma proporção relativamente pequena se comparada com a totalidade de mortes por acidente rodoviário, contudo os ciclistas representam um grupo altamente vulnerável, o que significa que é importante compreender bem as características deste grupo. Uma análise mais cuidada do problema fornece uma oportunidade para melhorar a segurança deste modo de transporte mais económico, conveniente e amigo do ambiente.

**TRAFFIC SAFETY BASIC FACTS 2011** [Em linha] : **pedestrians**. [Brussels] : European Road Safety Observatory, [2012]. [Consult. 28 jan. 2013]. Disponível em: WWW: <URL: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2011\\_dacota-intras-pedestrians.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2011_dacota-intras-pedestrians.pdf)>

Resumo: Este documento apresenta os dados relativos às mortes de peões, resultantes de acidentes ocorridos nos países da União Europeia, entre os anos de 2000 e 2009.

Em 2009, 6.641 peões foram mortos em acidentes de tráfego nos 24 Estados membros da União Europeia, os quais representam 20% de todas as mortes ocorridas por acidente rodoviário. Na última década, em 19 Estados membros as mortes de peões foram reduzidas em 34%, enquanto o número total de mortes se reduziu em mais de 35%. As medidas de segurança rodoviária implementadas nos últimos 10 anos podem ter ajudado a reduzir o número de fatalidades ocorridas com peões.

**TRAFFIC SAFETY BASIC FACTS 2011** [Em linha] : **main figures**. [Brussels] : European Road Safety Observatory, [2012]. [Consult. 28 jan. 2013]. Disponível em: WWW: <URL: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2011\\_dacota-tri-main\\_figures.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2011_dacota-tri-main_figures.pdf)>

Resumo: A Comissão Europeia estabeleceu o objetivo ambicioso de reduzir para metade o número de mortes resultantes de acidentes rodoviários em 2010 no Livro Branco de 2001 “Política de Transporte para 2010: tempo para decidir”. Grandes progressos têm sido conseguidos na redução do número de fatalidades, mas a redução foi mais lenta do que seria de esperar. A redução média entre 2000 e 2007 foi de 3,6% por ano. O número teria de cair à volta de 20% em 2010 para atingir os objetivos, o que leva a crer que o alvo não será atingido.

Entre outros, o presente documento fornece dados relativamente ao número de mortes por tipo de condutor (carros, motociclos, ciclistas, peões e outros) e país, em 24 Estados-Membros da União (p. 9), bem como à evolução do número de mortes por tipo de veículo, em 19 Estados-Membros, entre 2000 e 2009 (p. 11).

UNIÃO EUROPEIA. Comissão - **Pedestrians & Cyclists** [Em linha] : **web text**. [Brussels : European Commission], 2009. [Consult. 29 jan. 2013]. Disponível em: WWW: <URL: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/pdf/pedestrians.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/pedestrians.pdf)>

Resumo: Este documento é um dos relatórios do projeto de investigação ADONIS, encomendado pela Comissão Europeia, e que propõe a classificação das diferentes medidas orientadas para os peões e ciclistas pela sua aplicabilidade nos diferentes ambientes urbanos, caracterizados pela densidade existente de infraestruturas para peões/ciclistas e o seu uso.

Contém informação sobre medidas que visam estimular o ciclismo e a caminhada, de modo a que o número de viagens curtas, de carro, seja reduzido. De um modo geral, são apresentados dois tipos de medidas: técnicas e não-técnicas, favoráveis aos peões e ciclistas. Exemplos da 1.ª categoria são boas pistas para bicicletas e boas condições de atravessamento. O segundo tipo de medidas diz respeito às regras e regulamentos, sinais de trânsito, informação pública e educação. O relatório descreve os passos necessários para alcançar uma infraestrutura favorável aos ciclistas, que possibilite a prática do ciclismo num ambiente de tráfego seguro e atrativo.

- **Enquadramento do tema no plano da União Europeia**

A questão da promoção das deslocações de bicicleta tem vindo a ser debatida pela Comissão Europeia no âmbito dos debates em curso, quer sobre os programas de segurança rodoviária, no que se prende nomeadamente com a questão da segurança dos ciclistas e peões<sup>1</sup>, quer sobre as medidas de apoio à mobilidade urbana sustentável e de incentivo à utilização de meios alternativos de transporte, dadas as vantagens daí decorrentes em termos de tráfego urbano, ambientais e de saúde.

No quadro do programa de ação europeu sobre a segurança rodoviária, têm vindo a ser adotadas um conjunto de medidas legislativas específicas destinadas a aumentar a segurança dos utentes vulneráveis da estrada, tais como peões, ciclistas e motociclistas, nomeadamente através da adoção de medidas de segurança referentes às exigências técnicas de homologação relativas nomeadamente à segurança geral dos veículos a motor.

A este respeito refira-se que a Comissão, na Comunicação<sup>2</sup> relativa às orientações para a política europeia de segurança rodoviária até 2020, aborda o problema da segurança dos peões e ciclistas, no quadro das medidas propostas para a proteção dos utentes vulneráveis da via pública, referindo nomeadamente que “As administrações nacionais e locais estão cada vez mais empenhadas em promover a utilização da bicicleta e o pedestrianismo, o que exigirá uma atenção cada vez maior às questões de segurança rodoviária”. Neste contexto refere a necessidade de serem analisadas outras medidas legislativas a nível da UE para reduzir o risco de lesões corporais (por exemplo, o aumento da visibilidade, o controlo da velocidade, uma infraestrutura adequada para o transporte não motorizado, a separação do tráfego misto perigoso, etc.), salientando que estas questões dizem principalmente respeito à gestão urbana, pelo que a maior parte das medidas terá que ser tomada a nível local, conforme preconizado no Plano de Ação para a Mobilidade Urbana.

Neste sentido a Comissão refere que apresentará propostas adequadas com o objetivo de aumentar a segurança dos ciclistas e de outros utentes vulneráveis da estrada, nomeadamente encorajando a disponibilização de infraestruturas adequadas e salienta que “Considerando os importantes benefícios da utilização da bicicleta em termos ambientais, climáticos, de congestionamento e de saúde pública, vale a pena refletir sobre o que se poderá ainda fazer neste domínio”.

Cumpr igualmente referir que o Livro Verde<sup>3</sup> da Comissão de 25 de setembro de 2007, que advoga a criação de uma nova cultura de mobilidade urbana, alerta para a importância da promoção das deslocações a pé e de bicicleta, com vista a fazer face aos problemas decorrentes do congestionamento de tráfego e da

<sup>1</sup> Mais informação disponível em [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/users/cyclists/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/cyclists/index_en.htm).

<sup>2</sup> Comunicação da Comissão “Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020” (COM/2010/0389) de 20.07.2010.

<sup>3</sup> Livro Verde sobre a mobilidade urbana, de 25 de Setembro de 2007 (COM/2007/551) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:PT:PDF>.

intensificação da poluição nos meios urbanos. Neste contexto propõe que sejam tomadas medidas que contribuam para a atratividade e segurança deste tipo de deslocações, nomeadamente no domínio desenvolvimento de infraestruturas urbanas adequadas, incluindo as vias para ciclistas, e de reforço da segurança da circulação de peões e ciclistas nas zonas urbanas.

Do mesmo modo, na Comunicação<sup>4</sup> apresentada pela Comissão em 30.09.2009, que estabelece um programa de ações de apoio à mobilidade urbana sustentável, é reiterada a importância do incentivo à utilização de meios de transporte alternativos ao automóvel, entre os quais se incluem as bicicletas.

Por seu lado o Parlamento Europeu na Resolução, de 27 de setembro de 2011, sobre a política europeia de segurança rodoviária de 2011, exorta os Estados-membros a adotarem um conjunto de medidas destinadas ao reforço da proteção de ciclistas e peões.

Neste contexto, recomenda que as autoridades responsáveis introduzam velocidades máximas de 30 km/h nas zonas residenciais e nas estradas de via única que não apresentem faixa distinta para os ciclistas, tendo em vista uma proteção mais eficaz dos utentes da estrada mais vulneráveis e solicita aos Estados membros, que no planeamento e manutenção da rede rodoviária seja dada maior atenção às medidas infraestruturais de proteção de ciclistas e de peões, como, por exemplo, a separação das vias de circulação dos diversos modos de transporte, a ampliação da rede de ciclovias, a criação de acessos sem obstáculos e de passagens para peões e que os ciclistas sejam encorajados, sobretudo à noite e fora das zonas habitadas, a usarem capacete e colete refletor ou vestuário comparável, com vista a melhorar a sua visibilidade.

- **Enquadramento internacional**

- Países europeus**

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países da UE: Bélgica, Espanha, França, Holanda, Itália e Reino Unido.

## BÉLGICA

As regras de utilização da via pública por parte dos ciclistas estão inscritas no “*Code de la Route*”, aprovado pelo Arrêté Royal de 1 Decembre 1975. Na legislação belga, os ciclistas estão incluídos no grupo dos utilizadores vulneráveis, sendo por essa razão que a lei lhes oferece uma proteção suplementar. Assim, de acordo com o artigo 7 do “*Code de la Route*”, os condutores de veículos motorizados devem ter uma atenção especial com os utilizadores vulneráveis da via pública, devendo na maioria das situações ceder-lhes prioridade, redobrando-se o cuidado nas zonas reservadas à sua circulação, especialmente nas ciclovias que se encontram previstas no número 7 do artigo 2 do mesmo diploma. De acordo com o artigo 9, quando a via pública dispõe de uma ciclovia no mesmo sentido de rodagem, os velocípedes têm que circular obrigatoriamente nestas vias.

---

<sup>4</sup> “Plano de Ação para a Mobilidade Urbana” (COM/2009/490).



Os artigos 22quinquies e 22octies dispõem relativamente à circulação em pistas reservadas a ciclistas e outros utilizadores, permitindo a utilização de toda a largura destas vias, mas sem que isso signifique que os ciclistas podem criar dificuldades de circulação desnecessárias a outros utilizadores, nem se colocarem mutuamente em perigo. O artigo 22novies proíbe a ultrapassagem de outros veículos a velocípedes quando estes circulem nas “ruas cicláveis”, existindo um limite de velocidade de 30km/h nestas vias. No entanto, nos artigos 22sexies e septies, relativos a ruas e zonas pedonais ou reservadas a jogos, os ciclistas devem também eles usar de precaução e desmontar da bicicleta quando a densidade de peões na rua o tornar aconselhável.

O artigo 40ter pretende proteger os ciclistas, enunciando que os condutores de veículos automóveis e de motociclos não podem colocar esses utilizadores em perigo, especialmente no caso de crianças e idosos. Neste artigo é também imposta uma distância lateral de segurança mínima de 1 metro face a veículos de duas rodas, motociclo ou velocípede.

O artigo 43 regula o comportamento dos condutores de velocípedes e ciclomotores, sendo proibido retirar as mãos do guiador; os pés dos pedais ou pousa-pés; fazer-se rebocar por outros veículos; levar um animal pela trela. Quando os ciclistas circulam dentro das localidades podem circular a dois, exceto se tal não permitir o cruzamento de veículos; quando circulam em estrada, devem-se colocar em fila quando se aproxima um veículo pela retaguarda (para facilitar a ultrapassagem). O artigo 43bis impõe regras especiais sobre a circulação de grupos de ciclistas com 15 a 150 elementos.

Assim, resumindo, o *Code de la Route* procura por um lado proteger os ciclistas enquanto utilizadores vulneráveis, mas por outro lado estabelece também diferentes obrigações para os ciclistas, no sentido de aumentar a sua visibilidade e segurança: os ciclistas não podem abusar da regra da prioridade, sob pena de colocarem em risco os outros utentes da vida pública; são obrigados a respeitar as regras da circulação rodoviária, devendo ainda apresentar um cuidado especial com o cumprimento das normas técnicas e com a conservação do equipamento; deverão sempre circular utilizando as ciclovias, ao mesmo tempo que respeitam a segurança dos outros utilizadores vulneráveis; quando partilham as vias com outros veículos, não devem causar dificuldades de circulação desnecessárias.

## ESPAÑA

Foi na sequência do reconhecimento da bicicleta como um meio eficaz de transporte e uma alternativa quotidiana para muitas pessoas que, em 1999, foi aprovada a Lei 43/1999, de 25 de novembro, “*sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo*”.

Este diploma introduziu alterações ao Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de março, “*por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*”, especialmente no sentido de: facilitar a circulação aos velocípedes, em vias especiais e zonas urbanas específicas; obrigar os condutores de veículos com motor a aumentar as precauções e moderar a velocidade quando se aproximem de lugares ou vias onde possam encontrar ciclistas; impor obrigações relativas ao reforço da visibilidade dos ciclistas e ao aumento da sua segurança; proibir a circulação por parte dos ciclistas que se encontrem sob o efeito de bebidas alcoólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes ou outras substâncias análogas.

Também a Lei 55/1999, de 29 de dezembro, especificamente a Disposición Adicional Vigésima Oitava, aprovou alterações ao Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de março, concretamente ao nº 5 do artigo 23º, relativo à circulação de condutores, peões e animais, tendo sido, ainda, acrescentada uma alínea c) ao referido número, pela Lei 19/2001, de 19 de dezembro.

Assim, o Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de março, permite no artigo 15º a utilização da berma da estrada para a circulação de velocípedes, podendo no entanto os ciclistas utilizar o lado direito da faixa do seu sentido de circulação em caso de necessidade.

No número 5 do artigo 23º é concedida prioridade aos ciclistas quando circulem numa ciclovia, mas também quando o condutor de um veículo a motor pretenda virar à esquerda ou direita na proximidade de um ciclista. De igual modo, quando os ciclistas circulem em grupo serão considerados como uma única unidade móvel para efeito de prioridade de passagem. No número 4 do artigo 33º é definido que as trocas de posição entre ciclistas que se deslocam em grupo não são consideradas ultrapassagem. Na execução de uma ultrapassagem a um velocípede ou ciclomotor, o número 4 do artigo 34º impõe que o condutor do veículo automóvel utilize parte ou a totalidade da faixa contrária, embora esteja expressamente proibido de colocar em perigo ciclistas que circulem em sentido contrário.

O número 3 do artigo 42º obriga os velocípedes a estarem equipados com os elementos refletivos homologados fixados por regulamento. O artigo 12º obriga também os ciclistas a realizar os testes de alcoolémia que lhes sejam exigidos.

## FRANÇA

Na legislação francesa é o Code de la Route que regula esta matéria. O artigo R110-2 começa por definir conceitos, distinguindo entre pistas para ciclistas, e faixas (*bandes cyclables*) para ciclistas, áreas pedonais, etc.

Em relação aos ciclistas, o artigo R415-2 permite que as bicicletas e ciclomotores se coloquem entre as duas linhas brancas que limitam a aproximação a uma intersecção de vias, ou seja, têm direito a parar numa linha mais adiantada aos restantes veículos, desta forma, facilitando-lhe o arranque. O artigo R415-3 confere prioridade aos ciclistas que circulem nas pistas para ciclistas. A criação de semáforos para bicicletas e ciclomotores, com tempos diferentes dos restantes veículos, está prevista no artigo R415-15. O artigo R431-1 obriga os ciclistas a utilizarem um capacete devidamente homologado, e também um colete refletor em condições de visibilidade reduzida, previsto no artigo R431-1-1. O artigo R431-7 proíbe os ciclistas de circularem lado a lado, devendo seguir lado a lado. De acordo com o artigo R431-9, e no caso da existência de pistas para ciclistas, estes podem ser obrigados a utilizá-las, em vez de usarem as faixas de rodagem comuns, por decisão das autoridades policiais e camarárias. Este artigo R431 inclui várias disposições relativas ao uso de reboques por velocípedes.

Ainda no Code de la Route é reafirmada a prudência perante os peões e ciclistas, por exemplo, no princípio inscrito no artigo R413-17, parágrafo III, nº 1, em que se aconselha especial moderação da velocidade em zonas de atravessamento de via por peões e ciclistas. Relativamente à ultrapassagem de peões, animais, veículos animais e veículos de 2 ou 3 rodas, o artigo R414-4, parágrafo IV, define uma distância lateral mínima de segurança de 1 metro, dentro das localidades, e de 1 metro e meio, fora das localidades.

## HOLANDA

O Traffic Rules and Signs Regulations (RVV1990) deu origem a uma publicação em língua inglesa Road Traffic Signs and Regulations (de Janeiro de 2013) que torna acessível a legislação holandesa sobre esta temática.

O artigo 3.º do *Traffic Rules and Signs Regulations* (RVV1990) permite a circulação de 2 ciclistas lado a lado. O artigo 5.º torna obrigatória a utilização de ciclovias quando estas existem. O artigo 11.º permite a ultrapassagem pela direita por velocípedes a outros veículos em marcha lenta. O artigo 27.º permite o estacionamento de velocípedes no passeio. O artigo 35.º torna obrigatórias luzes dianteiras e traseiras nos velocípedes, proibindo os ciclistas de utilizarem outros dispositivos de iluminação.

## ITÁLIA

O Código da Estrada italiano, estipula nos princípios gerais que *“a segurança das pessoas, na circulação em estradas, reentra nas finalidades primárias de ordem social e económica perseguida pelo Estado”*. E ainda que *“a circulação dos peões, dos veículos e dos animais pelas estradas é regulamentada pelas normas do presente código e dos diplomas emanados em aplicação deste, com respeito pelas normas internacionais e comunitárias relativas a esta matéria”*. Daí que se entenda que ao ser a bicicleta definida como veículo pelo código, tal obriga os ciclistas ao respeito integral das normas que regulam a circulação.

Quanto à definição de ciclovias, o artigo 3.º do Código da Estrada, relativo às “definições legais e de tráfico”, no n.º 39 estipula como “ciclovia (*pista ciclabile*), a parte longitudinal da estrada, oportunamente delimitada, reservada à circulação de velocípedes”.

O artigo 50.º prevê a definição de velocípedes: *“os veículos com duas rodas, ou mais rodas de apoio e funcionais, de propulsão exclusivamente muscular, por meio de pedais ou dispositivo análogo.”*

Relevante parece-nos ser a previsão do artigo 40.º (relativo a “sinais horizontais”) quanto à obrigação de os condutores de outros veículos deverem respeitar os ciclistas. Diz o n.º 11 do referido artigo: *“Perante as passadeiras de peões, os condutores dos veículos devem dar a precedência aos peões que tenham iniciado o atravessamento; análogo comportamento deve ter os condutores dos veículos perante os ciclistas relativamente aos ‘atravessamentos velocipédicos’.”*

A circulação de velocípedes, em termos gerais, é regulada pelo artigo 182.º do Código. Ressalvamos o seguinte: *“os ciclistas devem conduzir em fila única sempre que as condições de circulação o exijam e, todavia, nunca mais do que em dois, lado a lado; quando circulam fora dos centros habitados devem rolar sempre em fila única, salvo se um deles for menor de dez anos e se situe do lado direito do outro.”*

Nesta ligação podem ser consultados os artigos do Código da Estrada relevantes para os ciclistas.

Quanto à segurança dos peões, é importante reter os artigos 190.º e 191.º do referido Código da Estrada que tratam respetivamente do “comportamento dos peões” e do “comportamento dos condutores perante os peões”.

Aí se diz, nomeadamente que *“os peões devem circular nos passeios, nos cais, nos caminhos e noutros espaços para tal indicados; na falta destes, por interrupção, mau estado ou por serem insuficientes, devem circular pelo lado contrário da estrada ao sentido de marcha dos veículos de modo a causar o mínimo obstáculo possível à circulação. Fora dos centros urbanos os peões têm obrigação de circular pelo lado contrário da estrada ao sentido dos veículos nos dois sentidos de marcha e na margem direita relativamente à direção de marcha dos veículos quando se trata de via de sentido único de circulação.”*

Bem como que *“quando o tráfico não é regulado por agentes ou por semáforos, os condutores devem parar quando os peões transitam sobre as passadeiras. Devem além disso dar a precedência, abrandando e se necessário parar, aos peões que estão prestes a cruzar as referidas passadeiras”*.

Veja-se a tal propósito esta ligação (*La sicurezza dei pedoni nella circolazione stradale*) para um sítio de informações para os automobilistas.

## REINO UNIDO

No Reino Unido os ciclistas estão sujeitos a um conjunto de regras e obrigações, nas quais podemos incluir: a utilização de roupa e capacete apropriado; a utilização de elementos refletores e luzes quando exigido; a utilização de ciclovias e faixas reservadas a velocípedes; a utilização permanente das mãos no guiador e dos pés nos pedais; a proibição de circulação a mais de 2 ciclistas lado a lado, embora devam seguir em fila única em estradas estreitas ou movimentadas.

Em termos legislativos, o *Road Traffic Act 1991* veio introduzir novas disposições no *Road Traffic Act 1988* relativas aos velocípedes os seus utilizadores, nomeadamente a introdução do conceito de "*dangerous cycling*".

Assim, o *Road Traffic Act 1988* proíbe no artigo 21 a circulação ou o estacionamento de veículos a motor nas ciclovias. O artigo 24º proíbe o transporte de passageiro no velocípede, exceto quando este tiver sido construído ou adaptado a transportar mais do que uma pessoa. Os artigos 28º a 32º dispõem relativamente a contravenções praticadas por ciclistas, incluindo a penalização por condução perigosa ou negligente de velocípede; a proibição da condução de velocípedes sob o efeito de álcool ou estupefacientes.

Os artigos 81º e 82º preveem a existência de regulamentos aplicáveis aos velocípedes relativamente a travões e outros elementos de seguranças dos mesmos.

## IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

Efetuada consulta à base de dados do processo legislativo e atividade parlamentar (PLC) verificou-se que se encontram pendentes iniciativas cuja matéria se pode considerar de algum modo conexa:

**Projeto de Lei n.º 106/XII/1.<sup>a</sup> (PEV)** – Altera as normas do Código da Estrada para velocípedes sem motor.

## V. Consultas e contributos

### • Consultas obrigatórias

Nos termos do artigo 141.º do Regimento, foi já promovida a consulta, por escrito, da Associação Nacional de Municípios Portugueses e da Associação Nacional de Freguesias.

### • Consultas facultativas

---

A Comissão pode, se assim o entender, solicitar parecer à Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária e ao Instituto da Mobilidade e Transportes, I.P.

## **VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação**

---

Em face dos elementos disponíveis, não é possível determinar os efeitos ao nível do OE em decorrência da sua aprovação e da sua consequente aplicação.