



Exmo. Senhor  
Chefe do Gabinete de S. Exa. o  
Secretário de Estado  
da Presidência do Conselho de  
Ministros  
R. Prof. Gomes Teixeira, 2 - 7.º  
1399-022 LISBOA

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência.	Data
		Of. 1110/2013 Proc. 106/2013 Reg. 1486/2013	15-02-2013

Assunto: Anteprojeto de proposta de Lei visando a alteração do Código da Estrada

Encarrega-me Sua Exa. o Ministro da Administração Interna de enviar a V. Exa. cópia do ofício nº 4058 de 12-02-2013, bem como do parecer da Procuradoria-Geral da República, sobre o assunto cima mencionado, para os efeitos tidos por convenientes.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Rita Abreu Lima

Anexo: o mencionado  
/md



PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA  
GABINETE DA PROCURADORIA-GERAL

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA  
GABINETE DO MINISTRO  
ENT. N.º 1486 - 13/2/13  
PROC. N.º 106/2013

*Consulte SI SEAI  
C/C de Anterior  
Delicado*

*13/2/13*

*12h*

Proc.º nº 49/2013 - L.º 115  
Of.º n.º 4058/2013, de 2013-02-12

Exm.ª Senhora  
Chefe do Gabinete  
de Sua Excelência o Ministro da Administração  
Interna

Sua Referência:  
Of.º 781/2013, de 01-02-2013  
Proc. 106/2013

ASSUNTO: Anteprojecto de proposta de lei visando a alteração do Código da Estrada.

Reportando-me ao ofício em referência, e por determinação de Sua Excelência o  
Conselheiro Vice-Procurador-Geral da República, junto tenho a honra de remeter a V. Exa.  
cópia do Parecer elaborado neste Gabinete sobre o assunto em causa.

Com os melhores cumprimentos. *Le alendo a sua honra,*

O CHEFE DO GABINETE

(Carlos Lobato Ferreira)

*1. Cópia para  
FCAI*

*2. Voltar a mim*

*19.02.2013*

615643\_1  
CSS

António Delicado  
Adjunto do  
Ministro da Administração Interna

- Do art.º 175.º, n.º 4, quando interpretado no sentido de que, paga voluntariamente a coima, ao arguido não é consentido, na fase de impugnação judicial da decisão administrativa que aplicou a sanção acessória de inibição de conduzir, discutir a existência da infracção;<sup>1</sup>

- Do art.º 138.º, n.º 2, na parte em que submete ao regime do crime de desobediência qualificada quem conduzir veículos automóveis estando proibido de o fazer por força da aplicação de pena acessória prevista no art.º 69.º do Código Penal, constante da sentença transitada em julgado.<sup>2</sup>

2. Introdução de regras relacionadas com o estatuto do peão e a utilização de bicicletas na via pública, acautelando a sua segurança, dada a sua maior vulnerabilidade enquanto utilizadores da via pública.

3. Introdução de ajustamentos e aperfeiçoamentos e matéria de regulação de trânsito, considerados imprescindíveis para a melhoria do ambiente rodoviário e de consolidação de um espaço de segurança rodoviária, assim se entendendo, nesse âmbito, como fundamental, a redução do limite da taxa de álcool no sangue para condutores em regime probatório e condutores de veículos de socorro ou de serviço urgente, de transporte colectivo de crianças e jovens menores de 16 anos, táxis, automóveis pesados de passageiros ou de mercadorias, ou de transporte de mercadorias perigosas.

4. Introdução de alterações processuais, de forma a conferir maior celeridade à aplicação e à execução das sanções rodoviárias, sem prejuízo do respeito pelos direitos do arguido, destacando-se nesta sede:

- a obrigação de prestação de depósito de valor igual ao mínimo da coima prevista para a contra-ordenação praticada no ato da verificação da contraordenação, de imediato ou no prazo máximo de 48 horas;

<sup>1</sup>Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 135/2009, de 18.03, publicado no D.R., I Série, n.º 85, de 04.05.2009.

<sup>2</sup>Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 137/2009, de 22.04, publicado no D.R., I Série, n.º 115, de 17.06.2009.

- a apreensão provisória dos documentos relativos ao veículo e ao condutor quando os infratores não efetuam o depósito imediato da coima, mantendo-se a apreensão até que o pagamento se efetue ou haja decisão absolutória;

- a limitação da apresentação do pedido de pagamento da coima em prestações, na fase administrativa do processo, ao prazo concedido para a apresentação da defesa;

- a não apreciação da defesa e dos requerimentos para a atenuação especial ou suspensão da execução da sanção acessória e do pagamento da coima em prestações quando os mesmos não sejam apresentados por escrito, em língua portuguesa, não contenham o número do auto de contra-ordenação, a identificação do arguido, através do nome, ou a assinatura do arguido, do mandatário ou do representante legal;

- a não apreciação dos requerimentos para a atenuação especial ou suspensão da execução da sanção acessória, do pagamento da coima em prestações e para consulta do processo ou de meios de prova ou para identificação do autor da contraordenação quando não sejam apresentados em impresso de modelo aprovado por despacho do presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária;

- a aplicação dos regimes de interrupção e de suspensão previstos no regime geral do ilícito de mera ordenação social aos prazos de prescrição previstos no Código da Estrada;

- a interrupção da prescrição com a notificação ao arguido da decisão condenatória;

- a exclusão da revisão de decisões definitivas ou transitadas em julgado por contraordenação rodoviária leve;

- a promoção, pelos tribunais competentes, da execução da coima ou das custas, através da emissão de certidão de dívida assinada e autenticada pelo presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária ou por quem tiver competência delegada para o efeito.

São, por essa via, alterados os artigos 1.º, 5.º, 7.º, 8.º, 13.º, 14.º, 17.º, 18.º, 25.º, 27.º, 29.º, 31.º, 32.º, 33.º, 34.º, 35.º, 36.º, 37.º, 38.º, 39.º, 40.º, 41.º, 42.º, 43.º, 44.º, 45.º, 46.º, 47.º, 48.º, 49.º, 50.º, 51.º, 52.º, 53.º, 54.º, 55.º, 56.º, 57.º, 58.º, 59.º, 60.º, 61.º, 62.º, 63.º, 64.º, 65.º, 66.º, 67.º, 68.º, 69.º, 70.º, 71.º, 72.º, 73.º, 74.º, 75.º, 76.º, 77.º, 78.º, 79.º, 80.º, 81.º, 82.º, 83.º, 84.º, 85.º, 86.º, 87.º, 88.º, 89.º, 90.º, 91.º, 92.º, 93.º, 94.º, 95.º, 96.º, 97.º, 98.º, 99.º, 100.º, 101.º, 102.º, 103.º, 104.º, 105.º, 106.º, 107.º, 108.º, 109.º, 110.º, 111.º, 112.º, 113.º, 114.º, 115.º, 116.º, 117.º, 118.º, 119.º, 120.º, 121.º, 122.º, 123.º, 124.º, 125.º, 126.º, 127.º, 128.º, 129.º, 130.º, 131.º, 132.º, 133.º, 134.º, 135.º, 136.º, 137.º, 138.º, 139.º, 140.º, 141.º, 142.º, 143.º, 144.º, 145.º, 146.º, 147.º, 148.º, 149.º, 150.º, 151.º, 152.º, 153.º, 154.º, 155.º, 156.º, 157.º, 158.º, 159.º, 160.º, 161.º, 162.º, 163.º, 164.º, 165.º, 166.º, 167.º, 168.º, 169.º, 170.º, 171.º,

172.º, 173.º, 175.º, 176.º, 181.º, 182.º, 183.º, 184.º, 185.º, 187.º, 188.º e 189.º, do Código da Estrada, sendo ainda aditados os artigos 14.º-A, 78.º-A, 187.º-A e 187.º-B.

## II. DAS ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS PROPOSTAS

### ART.º 1.º

O art.º 1.º respeita a definições legais.

Tendo em conta as alterações legislativas que se pretende introduzir em algumas normas do Código da Estrada, relacionadas com o estatuto do peão e a utilização de bicicletas na via pública, surge a concreta definição de dois novos conceitos, designadamente, de *“utilizadores vulneráveis”*, reportados a *“peões e velocípedes, em particular, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência”*, e de *“zona residencial de coexistência”*, configurada como *“zona de via pública especialmente concebida para utilização partilhada por peões e veículos, onde vigoram regras especiais de trânsito e sinalizadas como tal”*.

### ART.º 5.º

O art.º 5.º respeita à sinalização.

A alteração verificada neste artigo situa-se ao nível do n.º 3 do art.º 5, o qual foi decomposto na sua parte final em várias alíneas.

Surge como factor de proibição de colocação de quadros, painéis, anúncios, cartazes, focos luminosos, inscrições ou outros meios de publicidade, nas vias públicas ou nas suas proximidades, o facto de tal colocação poder *“dificultar, restringir ou comprometer a comodidade e segurança da circulação de peões nos passeios”*.

A título de curiosidade, na proposta apresentada substituiu-se, na alínea b) desse n.º 3, a expressão *“emzamentos ou entroncamentos”* que aí deveria constar, por referência à legislação em vigor, pela expressão *“intersecções”*. Ora, os dois primeiros conceitos encontram-se perfeitamente definidos no art.º 1.º, als. e) e g), do Código da Estrada, sendo

perfeitamente claro o seu conteúdo, o qual se mostra enraizado, não sucedendo o mesmo com a terminologia agora adoptada, a qual carece claramente de ser concretizada, pese embora à partida pareça assumir a estrutura conjunta relativa a cruzamentos e entroncamentos. Não se compreende, assim, a motivação da alteração de terminologia proposta nesta sede.

**ART.º 7.º**

O art.º 7.º respeita à hierarquia entre prescrições de sinalização.

Com a criação da sinalização de mensagem variável, existiu necessidade de a enquadrar na hierarquia das prescrições resultantes de sinalização, inscrendo-a imediatamente a seguir às prescrições resultantes de sinalização temporária que modifique o regime normal de utilização da via.

Tal justifica-se por se tratar de sinalização directamente relacionada com o estatuto do peão e a utilização de bicicletas na via pública, e a sua maior vulnerabilidade enquanto utilizadores da via pública.

**ART.º 8.º**

O art.º 8.º respeita à realização de obras e utilização das vias públicas para fins especiais.

É alterada a redação atual dos n.ºs 1 e 2, do art.º 8.º do Código da Estrada, consagrando-se agora também que, além das situações em que possa ser afectado o trânsito normal, a realização de obras nas vias públicas e a sua utilização para a realização de actividades de carácter desportivo, festivo ou outras, quando igualmente possam colocar restrições ao trânsito de peões nos passeios, só será permitida desde que autorizada pelas entidades competentes.

Estabelece-se ainda a obrigatoriedade de assegurar a comunicação entre os locais servidos pelo passeio no caso de realização de obras que coloquem restrições ao trânsito nos passeios, de forma a garantir a segurança e a circulação dos peões.

**ART.º 13.º**

O art.º 13.º respeita à posição de marcha do trânsito de veículos.

O n.º 1 foi apenas alterado na construção da sua redacção, mantendo-se o conteúdo da norma já existente, mas com redacção diversa.

O n.º 3, cuja alteração se propôs, corresponde no essencial ao art.º 14.º, n.º 1, ora vigente, relativo à pluralidade de sentidos de trânsito.

Não existe, neste âmbito, qualquer alteração de relevo.

**ART.º 14.º**

O art.º 14.º respeita às situações de pluralidade de vias de trânsito.

Revogou-se o n.º 1, cujo conteúdo, como já se descreveu, passou a constar no art.º 13.º, n.º 3, da proposta apresentada.

Igualmente se revogou o n.º 3, relativamente à posição de marcha do sentido de trânsito em rotundas, situadas dentro e fora das localidades. Tal deveu-se à criação de uma nova norma, o art.º 14-A, a qual prevê especificamente os comportamentos que o condutor deve adoptar em rotundas.

**Art.º 14-A**

Nova norma aditada pela proposta apresentada, que prevê especificamente os comportamentos que os condutores devem adoptar em rotundas, bem como a respectiva punição na sequência do seu desrespeito.

**Art.º 17.º**

O art.º 17.º respeita à utilização de bermas e passeios.

Estabelece-se, no n.º 2, a possibilidade de os velocípedes conduzidos por crianças menores de 10 anos poderm utilizar os passeios, desde que os conduzam à velocidade de passo e não ponham em perigo ou perturbem os peões, funcionando tal situação como cláusula de excepção à regra geral prevista no n.º 1, que apenas permite que os veículos utilizem as

bermas ou os passeios desde que o acesso aos prédios o exija, salvo as excepções previstas em regulamento local.

**Art.º 18.º**

O art.º 18.º respeita a distância entre veículos.

Resulta do n.º 1 ora em vigor que *“o condutor de um veículo em marcha deve manter entre o seu veículo e o que o precede a distância suficiente para evitar acidentes em caso de súbita paragem ou diminuição de velocidade deste”*.

A proposta apresentada acrescenta a expressão *“tendo em especial consideração os utilizadores mais vulneráveis”* à parte final do aludido número.

Não se compreende, no entanto, a inserção de tal expressão, uma vez que a regra geral que já se encontra actualmente imposta destina-se a garantir a segurança de todos os utilizadores rodoviários, sem excepção.

Afigura-se-nos, por isso, desnecessário tal acrescento.

Por outro lado, é introduzido uma nova redacção no seu n.º 3, com o seguinte conteúdo *“o condutor de um veículo motorizado deve manter uma distância lateral suficiente para evitar acidentes entre o seu veículo e um velocípede que transite na mesma faixa de rodagem”*.

Contudo, manteve-se o n.º 2, actualmente vigente, que dispõe que *“O condutor de um veículo em marcha deve manter distância lateral suficiente para evitar acidentes entre o seu veículo e os veículos que transitam na mesma faixa de rodagem, no mesmo sentido ou em sentido oposto”*.

Confrontadas as duas normas, claramente se verifica que existe uma área de sobreposição total entre ambas, sendo a do n.º 2 claramente com campo de aplicação mais vasto e abrangente que a do n.º 3 ora proposta, sendo certo que a área de protecção dos velocípedes resultaria claramente menor, face aos demais veículos em circulação, em virtude da aplicação específica deste n.º 3.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Lembrem-se que um velocípede é um veículo, para efeitos do Código da Estrada, nos termos do seu art.º 112.º.



Assim sendo, e a nosso ver, a alteração proposta no n.º 3 é inútil, por até diminuir o campo de protecção dos velocípedes.

É nossa posição, assim, que não deveria ocorrer qualquer alteração ao conteúdo do art.º 18.º, pelo menos nos moldes propostos.

**ART.º 25.º**

O art.º 25.º respeita a velocidade moderada.

É alterado o n.º 1, no sentido de acrescentar que o condutor deve moderar especialmente a velocidade à aproximação de passagens assinaladas na faixa de rodagem para a travessia de velocípedes, nas zonas residenciais de coexistência e à aproximação de utilizadores vulneráveis.

**ART.º 27.º**

O art.º 27.º respeita a limites gerais de velocidade.

Estabelece-se, dentro das localidades, a distinção entre limites de velocidade das zonas residenciais de coexistência e as zonas não residenciais de coexistência, estabelecendo-se como limite máximo de velocidade nas zonas residenciais de coexistência, para todos os veículos, os 20 Km/h.

**ART.º 28.º**

O art.º 28.º respeita aos limites especiais de velocidade.

É revogado o n.º 4, que estabelecia a obrigatoriedade dos automóveis ligeiros de mercadorias e dos automóveis pesados ostentarem à retaguarda a indicação dos limites máximos de velocidade a que nos termos do n.º 1 do artigo 27.º estão sujeitos fora das localidades, em condições a fixar em regulamento e o n.º 7, que estabelecia a punição para violação do disposto no n.º 4.

**ART.º 32.º**

O art.º 32.º estabelece o regime de cedência de passagem a certos veículos.

São introduzidas alterações aos n.os 3 e 5, relacionadas especificamente com a situação dos velocípedes, estabelecendo-se que os condutores devem ceder passagem aos velocípedes que atravessem as faixas de rodagem nas passagens assinaladas, e que os condutores de tais velocípedes não podem atravessar a faixa de rodagem nas passagens assinaladas sem previamente se certificarem que, tendo em conta a distância que os separa dos veículos que nela transitam e a respectiva velocidade, o podem fazer sem perigo de acidente.

Curiosamente, retirou-se a menção ao condutor de velocípede ao n.º 4 da redacção ora vigente, correspondente ao n.º 6 da redacção proposta, o que significa que, ao contrário do condutor de veículo de tracção animal ou de animais, o condutor de velocípede deve **sempre** ceder a prioridade aos veículos automóveis com motor, deixando de ter prioridade, comparativamente com a lei actual, quando os veículos automóveis a motor saiam de um parque de estacionamento, de uma zona de abastecimento de combustível ou de qualquer prédio ou caminho particular, ou entrem numa rotunda.

**ART.º 38.º**

O art.º 38.º respeita à realização de manobras de ultrapassagem.

É introduzida, no n.º 3, uma alteração no sentido de obrigar o condutor que realiza a manobra de ultrapassagem a ocupar o lado da faixa de rodagem destinado à circulação em sentido contrário ou a via de trânsito à esquerda daquela em que circula o veículo ultrapassado, se existir mais do que uma via de trânsito no mesmo sentido.

**ART.º 41.º**

O art.º 41.º estabelece a proibição de ultrapassagens.

Apenas se adicionou, na parte final da al. e) do n.º 1, a referência "e velocípedes" na proibição da realização de ultrapassagem: "1.º - É proibida a realização de ultrapassagem em qualquer situação para a travessia de peões".

**ART.º 55.º**

O art.º 55.º respeita ao transporte de crianças em automóvel.

É introduzida uma alteração no seu n.º 1, estabelecendo-se agora que as crianças com menos de 12 anos de idade, transportadas em automóveis equipados com cintos de segurança, apenas devem ser seguras por sistema de retenção homologado e adaptado ao seu tamanho e peso, desde que tenham altura inferior a 135 cm, por contraposição à altura de 150 cm actualmente exigível.

**ART.º 61.º**

O art.º 61.º respeita a condições de utilização das luzes.

Apenas se alterou parcialmente a redacção actual do n.º 3, fazendo constar “os condutores de veículos afectos ao transporte de mercadorias perigosas, sinalizadas com painel laranja, nos termos da respectiva legislação especial, *devem transitar durante o dia com as luzes de cruzamento acesas*”, onde actualmente consta “os condutores de veículos afectos ao transporte de mercadorias perigosas *devem transitar durante o dia com as luzes de cruzamento acesas*”.

**ART.º 62.º**

O art.º 62.º respeita a avarias nas luzes.

Estabelece-se uma alteração na al. a), do n.º 2, que, a nosso ver, é de mera composição do conteúdo da redacção actualmente existente.

**ART.º 64.º**

O art.º 64.º respeita ao trânsito de veículos em sentido de urgência.

São introduzidas alterações de redacção nos n.ºs 3 e 5.

A alteração do conteúdo da redacção dos n.ºs 3 e 5, introduzida nos artigos representados, é de mera composição do conteúdo da redacção actualmente existente, abandonando-se a utilização do conceito de “*marcha urgente*”, e substituindo-o pela expressão “*pelas condições previstas no n.º 1*”.

**ART.º 76.º**

O art.º 76.º respeita a vias reservadas.

Estabelece-se uma alteração no n.º 1. que, a nosso ver, é de mera composição do conteúdo da redacção actualmente existente.

**ART.º 78.º**

O art.º 78.º respeita a pistas especiais.

É introduzida, no n.º 3, uma excepção à proibição, nas pistas destinadas aos velocípedes, do trânsito daqueles que tiverem mais de duas rodas não dispostas em linha ou que atrelarem reboque, permitindo-se agora o trânsito de velocípedes com um reboque de um eixo destinado ao transporte de crianças.

A alteração introduzida no n.º 4 pretendeu corrigir a possibilidade de utilização dos pedões de todas as pistas especiais existentes, quando não existam locais que lhes sejam especialmente destinados, e não só das pistas destinadas aos velocípedes como actualmente se encontra consagrado.

**ART.º 78-A**

É introduzido um novo artigo, respeitante às regras a observar no interior das zonas residenciais de coexistência.

**ART.º 81.º**

O art.º 81.º respeita a condução sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas.

É introduzido uma alteração ao n.º 3 deste diploma, estabelecendo-se uma nova forma de condução sob influência de álcool em termos de concretização da taxa aplicável, tendo em conta as características pessoais do condutor e a natureza do veículo automóvel conduzido.

Assim, passa a considerar-se sob influência de álcool "o condutor em regime probatório e o condutor de veículo de socorro ou de serviço urgente, de transporte coletivo de crianças e jovens menores de 16 anos, táxi, automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias, ou de transporte de mercadorias perigosas, que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,2 g/l ou que, após exame realizado nos termos previstos no presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico".

Em consequência de tal alteração, os limites mínimos das taxas enunciadas no atual art.º 5.º, para efeitos de punição, são igualmente alteradas através da introdução de um novo n.º 7, o qual estabelece que "Os limites de 0,5 g/l e 0,8 g/l referidos no número anterior são reduzidos a 0,2 g/l e 0,5 g/l respetivamente, para os condutores em regime probatório, condutores de veículos de socorro ou de serviço urgente, de transportes coletivo de crianças e jovens menores de 16 anos, táxis, automóveis pesados de passageiros ou de mercadorias, ou de transporte de mercadorias perigosas".

**ART.º 82.º**

O art.º 82.º respeita a utilização de dispositivos de segurança.

Nos n.ºs 1, 2 e 6 existe uma mera substituição da expressão "acessórios de segurança" por "dispositivos de segurança".

O n.º 5 vem estender a obrigatoriedade de uso de capacete, já existente para os condutores e passageiros de velocípedes com motor e para os condutores de trotinetas com motor, aos condutores de dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou de outros meios de circulação análogos. Contudo, restringiu-se tal obrigação, no caso dos condutores e passageiros de velocípedes, até ao limite etário dos dez anos.

**ART.º 84.º**

O art.º 84.º prevê a proibição de utilização de certos aparelhos.

Além da manutenção da proibição de utilização, durante a marcha do veículo, de aparelho susceptível de prejudicar a condução, nomeadamente auscultadores sonoros e aparelhos radiotelefónicos, é agora introduzida a proibição do manuseamento de qualquer tipo

de equipamento susceptível de prejudicar a condução, adicionando-se aos aludidos auscultadores sonoros e aparelhos radiotelefónicos os sistemas de posicionamento global.

Procedeu-se à correcção da redacção da al. a), do n.º 2, exceptuando-se do disposto no n.º 1 a utilização de *“um único auricular ou microfone com sistema de alta voz, cuja utilização não implique manuseamento continuado”*, por contraposição à excepção actualmente existente de *“aparelhos dotados de um auricular ou de microfone com sistema de alta voz, cuja utilização não implique manuseamento continuado”*.

#### **ART.º 85.º**

O art.º 85.º respeita a documentos de que o condutor deve ser portador.

Adicionou-se uma nova alínea ao n.º 1, passando a exigir-se que o condutor se faça acompanhar de documento de identificação fiscal quando o respectivo número não conste de documento legal de identificação pessoal.

#### **ART.º 88.º**

O art.º 88 prevê as situações de pré-sinalização de perigo.

Estende-se, no n.º 4, a obrigação da utilização de colete retrorrefletor às pessoas que estiverem a proceder à remoção do veículo da faixa de rodagem ou da berma.

Introduziu-se um n.º 8, que obriga a que, no caso de infracção simultânea do disposto nos n.os 1 e 4, sejam levantados dois autos de contra-ordenação, um por referência à punição prevista no n.º 6 (por violação do n.º 1), e outro por referência à punição prevista no n.º 7 (por violação do n.º 4). Não se compreende esta especificação, nesta concreta situação, face a outras situações normais de concurso da prática de contra-ordenações.

#### **ART.º 90.º**

O art.º 90.º respeita a regras de condução para motociclos, ciclomotores e velocípedes.

Procede-se à alteração da parte final do n.º 2, estabelecendo-se que *“os condutores de velocípedes devem transitar o mais próximo possível das bermas ou passeios, conservando destes uma distância que permita evitar acidentes”*, sendo esta última parte introduzida *“ex*

novo", e desaparecendo a referência actualmente existente "*mesmo nos casos em que, no mesmo sentido de trânsito, sejam possíveis duas ou mais filas*".

**ART.º 91.º**

O art.º 91.º respeita ao transporte de passageiros e de carga em motocicletas, ciclomotores e velocípedes.

Altera-se a al. c), do n.º 2, estabelecendo-se que os velocípedes só podem transportar o respectivo condutor, salvo se, e ressalvadas as situações já previstas nas als. a) e b), se tratar do transporte de crianças com idade inferior a 7 anos em dispositivos especialmente adaptados para o efeito, desde que utilizem capacete devidamente ajustado e apertado. Estabeleceu-se, assim, um limite etário para o transporte de crianças nas referidas circunstâncias, o qual não existe actualmente.

**ART.º 93.º**

O art.º 93.º respeita à utilização de luzes.

É revogado o n.º 1, que estabelecia a obrigatoriedade de uso de dispositivos de sinalização luminosa e de iluminação, em qualquer circunstância, por motocicletas, triciclos, quadriciclos e ciclomotores.

Tal situação foi compensada com a alteração introduzida no n.º 2, estabelecendo-se a obrigatoriedade de trânsito dos motocicletas, triciclos, quadriciclos e ciclomotores, com as luzes acesas, de cruzamento para a frente e de presença à retaguarda.

**ART.º 99.º**

O art.º 99.º respeita aos lugares em que podem transitar os peões.

Foi introduzida, no n.º 4, a obrigatoriedade dos peões utilizarem colete refletor ou faixa refletora, sempre que transitem na faixa de rodagem desde o anoitecer ao amanhecer, e sempre que as condições de visibilidade ou a intensidade do trânsito o aconselharem.

**ART.º 101.º**

O art.º 101.º prevê o atravessamento da faixa de rodagem pelos peões.

Apenas se adicionou, no n.º 4, as bermas como local que os peões não podem utilizar de modo a prejudicar ou perturbar o trânsito.

**ART.º 103.º**

O art.º 103.º estabelece os cuidados a observar pelos condutores com os peões.

Adicionou-se, nos n.os 1 e 2, a protecção da passagem de velocípedes nas mesmas circunstâncias em que se encontra prevista actualmente a protecção da passagem de peões.

**ART.º 110.º**

O art.º 110.º respeita à previsão de reboques.

Introduz-se, no n.º 8, a possibilidade dos táxis poderem utilizar um reboque destinado ao transporte de bagagem.

**ART.º 113.º**

O art.º 113.º respeita a reboque de veículos de duas rodas e carro lateral.

Introduz-se a possibilidade dos velocípedes poderem atrelar, à retaguarda, um reboque de um eixo destinado ao transporte de crianças, devidamente homologado para o efeito.

**ART.º 119.º**

O art.º 119.º respeita ao cancelamento de matrícula.

São introduzidas três novas situações de obrigatoriedade de cancelamento da matrícula, no n.º 1:

1.ª - Situações de cancelamento de matrícula de acordo com a alínea 1) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 64/2008, de 8 de abril;



- Quando o veículo haja desaparecido, sendo a sua localização desconhecida há mais de seis meses;

- Quando o veículo for exportado definitivamente, mediante apresentação de documento comprovativo da Autoridade Tributária e Aduaneira.

Contudo, o desaparecimento do veículo já se encontra consagrado na actual al. a), que a proposta ora apresentada "desvia" para uma futura al. c).

Deverá, por isso, ser corrigida a redacção proposta da al. c) do n.º 1, nesse sentido:

*"c) Quando o veículo fique inutilizado;"*

Igualmente face ao novo teor que é proposto da alínea b) do n.º 1, a actual redacção do n.º 3 tem obrigatoriamente de se considerar revogada (*"Considera-se desaparecido o veículo cuja localização seja desconhecida há mais de seis meses."*).

No n.º 5, concretizam-se as situações em que o cancelamento da matrícula deve ser requerido pelo proprietário, em consonância com as alterações ora produzidas no n.º 1:

- Quando o veículo haja desaparecido, mediante apresentação de auto de participação do seu desaparecimento às autoridades policiais, sendo a sua localização desconhecida há mais de seis meses;

- Quando o veículo atinja o seu fim de vida, de acordo com a alínea *1)* do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 64/2008, de 8 de abril, mediante a apresentação de um certificado de destruição do veículo emitido ao abrigo do artigo 17.º do Decreto-Lei 196/2003, de 23 de agosto, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 64/2008, de 8 de abril.

- Quando pretender deixar de utilizar o veículo na via pública, situação esta que permanece inalterada relativamente ao regime atualmente em vigor.

- E, finalmente, durante o prazo de 30 dias após ter sido atribuída nova matrícula ao veículo.

Contudo, ao confrontar-se esta última alteração, a que corresponde a al. d), do n.º 5, com o n.º 4 actualmente em vigor, e que se irá manter em vigor, verifica-se existir uma sobreposição de normas.

De facto, dispõe o actual n.º 4 que *“O cancelamento da matrícula deve ser requerido pelo proprietário, no prazo de 30 dias, quando o veículo fique inutilizado, bem como no caso referido na alínea b) do n.º 1”*.

Por outro lado, a redacção que se propõe introduzir no n.º 5 inicia-se com *“Para efeitos do número anterior, o cancelamento da matrícula é requerido pelo proprietário quando...”*

A redacção proposta não é clara neste âmbito e presta-se claramente a confusões.

Depreendendo-se qual é a opção que se pretende tomar neste âmbito, propõe-se, assim, a seguinte redacção legal para os n.ºs 3, 4 e 5:

*“ 3. (Revogado).*

*4. ( Revogado).*

*5. Para efeitos do disposto no n.º 1 do presente artigo, o cancelamento da matrícula deverá ser requerido pelo proprietário:*

*a) Quando o veículo haja desaparecido, mediante apresentação de auto de participação do seu desaparecimento às autoridades policiais, nos termos da alínea b) do n.º 1;*

*b) [...];*

*c) Nos termos da alínea a) do n.º 1, mediante apresentação de um certificado de destruição do veículo emitido ao abrigo do artigo 17.º do Decreto-Lei 196/2003, de 23 de agosto, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 64/2008, de 8 de abril;*

*d) No prazo de 30 dias, no caso referido nas alíneas c), d) e f) do n.º 1.”*

É retirada da lei o actual n.º 7, o qual dispõe que *“a matrícula pode ser cancelada cuidadosamente em qualquer das situações previstas no n.º 1”*. De facto, a existência da norma em apreço afigura-se redundante face às obrigações ora criadas para o proprietário do veículo em sede de cancelamento, bem como das obrigações legais que já impendem sobre as entidades