



## PROJECTO DE LEI Nº 581/X

### ALTERA AS NORMAS PARA VELOCÍPEDES SEM MOTOR DO CÓDIGO DA ESTRADA

#### Exposição de Motivos

A invenção do motor de explosão e do automóvel particular trouxe alterações radicais à nossa sociedade, às nossas cidades, ao nosso modo de vida permitindo-nos, por um lado, de facto, possibilidades extraordinárias a nível da liberdade e capacidade de deslocação individual, mas implicando simultaneamente, por outro lado, custos extremamente gravosos a nível ambiental, económico e social.

Com efeito, o surgimento do automóvel contribuiu em grande parte, para moldar o desenvolvimento das sociedades humanas dos últimos cem anos: as nossas cidades e o urbanismo, a arquitectura e o modo de vida (com o aumento dos percursos casa/escola ou trabalho/compras/lazer/casa), afectando a nossa saúde (poluição, stress, obesidade e falta de exercício físico estão na origem de doenças oncológicas e cardiovasculares), a nossa qualidade de vida, o tempo com a família, etc.

Assim, para o bem e para o mal, as ruas e as cidades começaram a ser concebidas ou redesenhadas para os automóveis, muitas vezes com prejuízo para os peões, com: passeios, umas vezes inexistentes outras vezes tomados de assalto pelo estacionamento selvagem; parques de estacionamento que usurparam parte significativa do espaço urbano; semáforos e demais “mobiliário urbano de sinalização viária”, que vieram acrescentar novas barreiras urbanísticas à mobilidades de peões; as próprias regras de trânsito foram moldadas à imagem e semelhança deste novo deus tirano implacável e insaciável, e a ele fomos sacrificando o nosso direito enquanto pessoas e cidadãos a usar e usufruir do espaço urbano e viário sem ser ao volante ou dentro de um veículo automóvel.

Hoje, com o reconhecimento generalizado da necessidade de alterarmos o nosso paradigma energético e os nossos hábitos de vida, para formas mais saudáveis, mais sustentáveis e menos emissoras de carbono para a atmosfera vão-se afirmando, como alternativas mobilidade, outros meios de transporte diferentes do automóvel.

A bicicleta é um meio de transporte que já demonstrou, ao longo de muitos anos, em diferentes países, constituir, mais do que um objecto de desporto, bem-estar e de lazer (que também é), uma verdadeira alternativa de mobilidade, para o dia-a-dia, com múltiplas vantagens, designadamente nas deslocações de curta distância.

Infelizmente, o facto de, no Código da Estrada, o velocípede sem motor, isto é, a bicicleta, se apresentar numa situação de inferioridade face ao automóvel, decorre, em

parte, de se ter instalado a ideia de que a bicicleta é principalmente ou quase exclusivamente usada para desporto e lazer designadamente entre as camadas mais jovens.

Nada mais errado. A bicicleta é, antes de mais, um meio de transporte extremamente válido, como até há vinte / trinta anos era perfeitamente reconhecida, num contexto que ainda hoje subsiste, apesar de circunscrito a uma camada etariamente mais avançada da população em várias zonas e meios, designadamente rurais, do nosso país.

Hoje, a bicicleta, apesar de as condições físicas das nossas vias não oferecerem, na generalidade, as melhores condições de segurança e apesar do nosso Código da Estrada continuar a discriminar, desfavorecer e desproteger os velocípedes face aos veículos com motor, tem vindo a conquistar novos adeptos apresentando no nosso país um potencial de crescimento que é urgente potenciar pelos muitos benefícios que pode trazer.

Para isso importa criar na prática as condições de segurança viária que escasseiam e que “Os Verdes” defendem há longos anos, como as Ciclovias, mas também escutar as vozes que se vão levantando entre nós como a da Plataforma para a Promoção do Uso da Bicicleta, que tem 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.

A consagração de um novo quadro legal, designadamente alterando o actual Código da Estrada, que reconheça 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.

Com este Projecto de Lei visam “Os Verdes” 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, e por outro lado, reconhecendo a sua maior fragilidade, tal como a do peão, face aos veículos a motor, prever expressamente o especial dever de prudência e de cuidado que deve impender sobre estes últimos, à luz das melhores práticas europeias.

Nesse sentido, ao abrigo das disposições legais e regimentais em vigor, o Grupo Parlamentar do Partido Ecologista “Os Verdes” apresenta o seguinte Projecto de Lei:

#### Artigo 1º

Os Artigos 1º, 11º, 17º, 18º, 24º, 25º, 32º, 38º, 49º, 78º, 90º, 103º e 113º do Código da Estrada passam a ter a seguinte redacção:

## Definições legais

(...)

- a) (...)
- b) (...)
- c) (...)
- d) (...)
- e) (...)
- f) (...)
- g) (...)
- h) (...)
- i) (...)
- j) (...)
- l) (...)
- m) (...)
- n) (...)
- o) (...)
- p) (...)
- q) (...)
- r) (...)
- s) (...)
- t) (...)
- u) (...)
- v) (...)
- x) (...)

z) «Ciclovía» pista especial dedicada à circulação de velocípedes sem motor.

aa) (actual alínea z)

## 11º

### Condução de veículos e animais

1- (...)

2- (...)

3- Os condutores de veículos devem conduzir sempre com prudência, cuidando em particular de não pôr em perigo os utentes mais vulneráveis, como ciclistas e peões, atendendo em especial às crianças, grávidas, idosos e pessoas portadoras de deficiência.

4- (actual nº3)

## 17º

### Bermas e passeios

1- Os veículos com motor só podem utilizar as bermas ou os passeios desde que o acesso aos prédios o exija, salvo as exceções previstas em regulamento local.

2- Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 60 a € 300.

3- Os velocípedes podem circular em via pública destinada a peões ou em passeios com mais de 3 metros de largura, desde que circulem a velocidade de passo e sem pôr em perigo ou perturbar os peões, devendo descer do velocípede assim que a densidade do tráfego pedonal dificulte a sua passagem, podendo igualmente usar as bermas e passeios com qualquer largura nas condições previstas no número um.

4- Os velocípedes conduzidos por crianças menores de 10 anos podem circular nos passeios desde que aquelas conduzam à velocidade de passo e não ponham em perigo ou perturbem os peões.

5- Quem infringir o disposto no número três é sancionado com coima de € 30 a € 100.

#### 18º

##### Distância entre veículos

1- (...)

2- (...)

3- No caso do outro veículo ser um velocípede a distância lateral mínima que um condutor de veículo com motor deve manter durante a marcha é de 1,5 metro.

4- (actual número 3)

#### 24º

##### Princípios gerais

1- O condutor deve regular a velocidade de modo que, atendendo às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito, à aproximação de utentes mais vulneráveis como ciclistas e peões, em especial crianças, idosos, grávidas e pessoas portadoras de deficiência, e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.

2- (...)

3- (...)

#### 25º

##### Velocidade moderada

1- (...)

a) À aproximação de passagens assinaladas na faixa de rodagem para a travessia de peões ou de velocípedes;

b) (...)

c) (...)

d) (...)

e) (...)

f) (...)

g) (...)

h) (...)

i) (...)

j) (...)

l) (...)

2- (...)

#### 32º

##### Cedência de passagem a certos veículos

1- (...)

2- (...)

- 3- (...)
- 4- (actual nº5)

38º

#### Realização da manobra

- 1- (...)
- 2- (...)
  - a) (...)
  - b) (...)
  - c) (...)
  - d) (...)
  - e) Na ultrapassagem de velocípedes ou à passagem de peões que circulem pela ou se encontrem na berma, se conduzir veículo a motor, deve guardar a distância lateral mínima de 1,5 metros e abrandar especialmente a velocidade.
- 3- (...)
- 4-

49º

#### Proibição de paragem ou estacionamento

- 1-(...)
  - a) (...)
  - b) (...)
  - c) (...)
  - d) (...)
  - e) (...)
  - f) Nas ciclovias, nos ilhéus direccionais, nas placas centrais das rotundas, nos passeios e demais locais destinados ao trânsito de peões;
- 2- (...)
- 3- (...)
- 4- (...)

78º

#### Pistas especiais

- 1- (...)
- 2- (...)
- 3- Nas ciclovias é proibido o trânsito daqueles que tiverem mais de duas rodas não dispostas em linha ou que atrelarem reboque, excepto se este não exceder a largura de um metro.
- 4- (...)
- 5- (...)
- 6- Quando existam ciclovias os velocípedes devem circular preferencialmente pelas mesmas.
- 7- Ao aproximar-se de velocípedes os condutores de veículos automóveis agirão com a máxima prudência e sem nunca os colocar em perigo, redobrando a atenção no caso de crianças ou idosos ciclistas.
- 8- Ao aproximar-se de uma passagem de velocípedes assinalada, em que a circulação de veículos está regulada por sinalização luminosa, o condutor, mesmo que a sinalização

lhe permita avançar, deve deixar passar os velocípedes que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem.

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

10- Os condutores de um veículo automóvel ou de um motociclo não podem ocupar uma passagem para ciclistas se o bloqueamento da circulação é tal que os obriga a imobilizarem-se sobre a dita passagem.

11- (actual número 6)

## 90º

### Regras de condução

1-(...)

2- Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 60 a € 300, salvo se se tratar de condutor de velocípede, caso em que a coima é de € 30 a € 150.

3- Os condutores de velocípedes devem transitar o mais próximo possível das bermas ou passeios, excepto se tal colocar a sua segurança em perigo.

4- Os velocípedes podem circular a par fora das ciclovias, desde que tal não cause embaraço ao trânsito, excepto em vias com reduzida visibilidade ou durante engarrafamentos.

## 103º

### Cuidados a observar pelos condutores

1- (...)

2- (...)

3- (...)

4- (...)

5- Ao aproximar-se de crianças, pessoas idosas, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência, a pé ou conduzindo uma cadeira de rodas, não motorizada ou motorizada, não ultrapassando a velocidade de passo, os condutores devem redobrar a prudência, abrandar especialmente e, se necessário, parar.

## Artigo 113º

### Reboque de veículos de duas rodas e carro lateral

1- (...)

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

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

4- (actual nº 2)''

## Artigo 2º

O Governo regulamentará o uso de reboques de velocípedes destinados ao transportes de passageiros no prazo máximo de um ano a contar da entrada em vigor do presente diploma.

### Artigo 3º

1-A presente Lei entra em vigor 90 dias depois da sua publicação.

2- O nº2 do artigo 113º do Código da Estrada entrará em vigor depois de devidamente regulamentado.

Palácio de S. Bento, 15 de Setembro de 2008.

Os Deputados,

Heloísa Apolónia

Francisco Madeira Lopes