

O que muda com o novo Código da Estrada?

A 1 de janeiro

As novas regras do Código da Estrada entram em vigor, dentro de quatro meses: em 1 de janeiro de 2014.



A partir de janeiro, entra em vigor um novo Código da Estrada. Com ele surgem alterações aos limites de velocidade e é aplicada uma mais reduzida taxa de alcoolemia. Mas o mais importante está nas alterações à regra de prioridade entre automóveis e bicicletas. Fique a par do que aí vem.

Em janeiro, os condutores passam a obedecer a um novo Código da Estrada. Em linguagem automóvel, será mais conveniente falarmos de um “restyling” à legislação que rege as regras de circulação rodoviárias em Portugal. No entanto, à semelhança do que sucede quando uma marca automóvel atualiza os seus “model year”, também aqui há visíveis alte-

rações a considerar, já que passa a existir um novo limite de velocidade (20 km/h), uma taxa de álcool no sangue mais diminuta (para recém-encartados e condutores profissionais) e importantes novidades nas regras de cedência de passagem que fazem, por exemplo, com que um ciclista num cruzamento ou entroncamento deixe de dar prioridade aos veículos com motor, algo que até aqui não

acontecia. No espírito do legislador houve um objetivo de “europeizar” o código português, percebendo-se essa aproximação às práticas comunitárias ao destacar os ciclistas no ambiente rodoviário e ao introduzir o referido limite de 20 km/h nas chamadas “zonas de coexistência”, áreas específicas da via pública concebida para utilização partilhada por peões, veículos e bicicletas, realidade que já existe em

países como a Holanda, Alemanha, Dinamarca e Suíça. Os utilizadores de velocípedes regozijam-se com a conquista, mas o Automóvel Club de Portugal já veio alertar para os perigos e o risco de insegurança rodoviária que é potenciada pela alteração das regras de convivência entre ciclistas e veículos motorizados (não apenas automóveis, mas também motociclos). Dúvidas e receios que só a aplicação da lei, dentro de quatro meses, permitirá dissipar ou confirmar.

Paulo MARMÉ
pmarne@motorpress.pt

DOCUMENTOS

Cartão de contribuinte passa a ser obrigatório



A PRESENTE REVISÃO do Código da Estrada vem obrigar a que o automobilista passe também a ser portador do documento de identificação fiscal. No caso dos cidadãos que têm o Cartão do Cidadão, o problema não se coloca, já que o número de contribuinte consta deste documento identificativo. No entanto, quem ainda tenha o antigo Bilhete de Identidade terá também de passar a ter consigo o cartão de contribuinte.

Quanto tem de pagar?

O condutor que se não fizer acompanhar de um ou mais documentos é sancionado com coima de 60 euros, salvo se os apresentar no prazo de oito dias à autoridade indicada pelo agente de fiscalização, caso em que é sancionado com coima de 30 euros.

VELOCIDADE

Zonas residenciais com limite de 20 km/h castigam automóveis

PASSAM A ESTAR previstas "zonas residenciais de coexistência", que são áreas partilhadas por peões e veículos, nas quais vigoram regras especiais de trânsito, como limites

reduzidos de velocidade. O Código define uma velocidade de 20 km/h para estas zonas, onde a nova categoria de "utilizadores vulneráveis" (peões e bicicletas) podem usar

toda a largura da via pública e realizar jogos. Embora se refira que "os utilizadores vulneráveis devem abster-se de atos que impeçam ou embarcem desnecessariamente o trânsito de veículos", também é dito

que "os condutores não devem comprometer a segurança ou a comodidade dos demais utentes da via pública, devendo parar se necessário". Nestas zonas de 20 km/h é ainda "proibido o estacionamento, salvo onde for autorizado". Desrespeitar estas normas vale 30€ de coima. A lei impõe ainda que "o condutor que saia de uma zona residencial ceda passagem aos restantes veículos, caso contrário é multado em 90€.



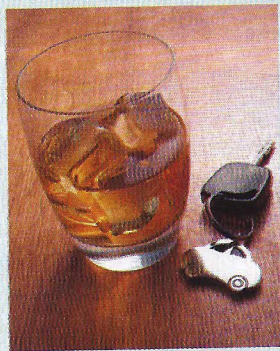
Excessos apanhados

Quanto custam as multas nas zonas de 20 km/h?

Até 40 km/h:	60 euros
De 41 km/h a 60 km/h:	120 euros
De 61 km/h a 80 km/h:	300 euros
Mais de 81 km/h:	500 euros

ÁLCOOL

Condutores recém-encartados e profissionais multados a partir de 0,2 g/l



A NOVA VERSÃO do Código da Estrada reduz a taxa de álcool geral permitida de 0,5 g/l para certos condutores. Assim, considera-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 até aos 16 anos, de táxi, de 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 seja, uma alcoolemia até 0,19 não dá direito a coima. Acima deste valor, há lugar a aplicação de uma multa.

Coimas de 500 euros

As multas da nova taxa de 0,2g/l

0,19 g/l:	sem aplicação de multa
de 0,20 g/l a 0,49 g/l:	250 euros + inibição de guiar de um mês
de 0,50 g/l a 1,19 g/l:	500 euros + inibição de guiar de dois meses
mais de 1,20 g/l:	crime

ROTUNDA

Erros nas placas giratórias vão dar multa

AS REGRAS de circulação nas rotundas não sofrem alterações. No entanto, com esta revisão legislativa, o Código da Estrada ganha um novo articulado, o artigo 14.º-A, o qual passa a referir-se explicita e pormenorizadamente ao modo como se deve conduzir numa rotunda. É a primeira vez que esta transposição para a lei-quadro da legislação rodoviária ocorre. Nesses termos, para além de ficar sublinhado

que quem entrar na rotunda tem de ceder a passagem aos veículos que nela circulam, é ainda dito que um condutor se pretender sair da rotunda na primeira via de saída, deve ocupar a via da direita; se pretender sair da rotunda por qualquer das outras vias de saída, só deve ocupar a via de trânsito mais à direita após passar a via de saída imediatamente anterior àquela por onde pretende sair, aproximando-



ATENÇÃO!

Na rotunda, os condutores de veículos de tração animal ou de animais, de velocípedes e de automóveis pesados, podem ocupar a via de trânsito mais à direita, sem prejuízo do dever de facultar a saída aos condutores que assim o pretendam.

-se progressivamente desta e mudando de via depois de tomadas as devidas precauções.

Modo correto de circular

Se quiser sair da rotunda por qualquer das outras vias de saída, só deve ocupar a via de trânsito mais à direita após passar a via de saída imediatamente anterior àquela por onde pretende sair.



Coima 60€

Se pretender sair da rotunda na primeira via de saída, deve ocupar a via da direita. Pela primeira vez, o Código da Estrada passa a ter um artigo único para as regras de circular em rotunda.

TRANSPORTE

DE CRIANÇAS

A partir de 1,35 metros cinto é suficiente

O CÓDIGO DA ESTRADA procede, igualmente, a uma alteração nas regras de transporte de crianças. Assim, até aqui as crianças com menos de 12 anos de idade e menos de 150 cm de altura (fatores cumulativos) deviam ser seguras por um sistema de retenção homologado e adaptado ao seu tamanho e peso. A partir de janeiro, há uma **redução do critério da altura das crianças para 135 cm, medida acima da qual deixam de estar obrigadas a viajar em sistemas de retenção.** A mudança ao invés do que possa sugerir, reforça a segurança, sendo saudada pela Associação para a Promoção da Segurança Infantil na voz da sua secretária geral, Helen Sacadura Bote: "Há muitas crianças qu-



têm mais de 1,35 m e menos que 1,50 e que pelo facto de serem transportadas com um banco elevatório como a lei atual obriga faz com que, nalguns carros mais baixos, as suas cabeças ficassem muito perto do tejadilho. Um embate com um ressalto mais duro poderia provocar-lhes sérias lesões cervicais. A partir de agora, com 1,35 m, a criança pode viajar apenas com o cinto. Nos casos em que a criança, com o assento, ficava muito próximo do tejadilho, esta alteração é, por isso, positiva. O que nós dizemos é que não faz mal continuar a usar o assento elevatório, desde que a criança não fique com a cabeça perto do tejadilho e o cinto de segurança fique corretamente posto.

BICICLETAS

Velocípedes são equiparados a automóveis e motos...

NO QUE DIZ RESPEITO ÀS BICICLETAS, A NOVA LEGISLAÇÃO SOFRE UMA REVOLUÇÃO. OS VEÍCULOS DE DUAS RODAS SEM MOTOR SOBEM DE ESTATUTO, PASSANDO A SER EQUIPARADOS AOS AUTOMÓVEIS. VEJA O QUE ISTO IMPLICA.

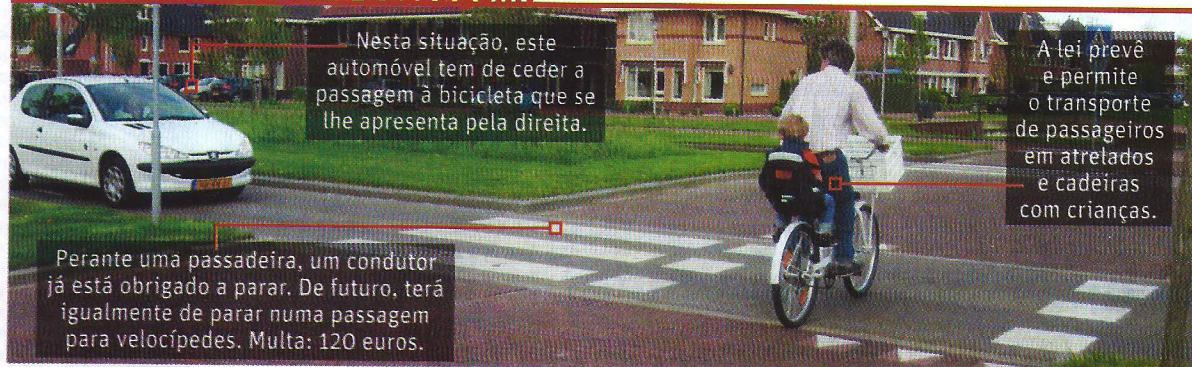
A PARTIR DO INÍCIO DE JANEIRO do próximo ano, os automobilistas vão passar a ter de prestar ainda mais atenção aos velocípedes. Tudo porque, no âmbito da atualização do Código da Estrada que foi publicada em Diário da República esta terça-feira, dia 3 de setembro, estes veículos de duas rodas sem motor irão passar a ter um estatuto equiparado ao dos automóveis. Significa isto que as bicicletas que até aqui estavam ao nível das carroças, a partir de janeiro, passarão a estar ao nível de um automóvel ou motociclo. A mudança do artigo 32º do Código da Estrada atesta esta alteração, já que atualmente "o condutor de um velocípede, de um veículo de tração animal ou de animais deve ceder a passagem aos veículos

a motor" e de futuro, na nova redação dada à lei, apenas "o condutor de um veículo de tração animal ou de animais deve ceder a passagem aos veículos a motor". Ou seja,

foi suprimida a alusão aos velocípedes nesta alínea referente à regra-chave do Código da Estrada, a prioridade. Curiosamente, apesar desta mudança de estatuto que, na prática,

faz com que as bicicletas se equivaлям a um automóvel na disciplina do trânsito, a lei coloca os velocípedes, ao mesmo tempo, numa nova categoria criada: "Utilizadores vulneráveis – peões e velocípedes, em particular, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência". As bicicletas apenas são equiparadas ao trânsito de peões se forem conduzidas à mão ou se foram guiadas em passeios por crianças até aos dez anos de idade.

Quem tem de ceder a passagem?



... aumentando risco de acidentes graves

A PARIDADE automóvel/bicicleta trazida pelo recém-aprovado Código da Estrada deixa o Automóvel Club de Portugal (ACP) de pé atrás. Carlos Barbosa, presidente da instituição, receia que surjam "mais acidentes com ciclistas". [As novas regras] vão fazer com que se abalroem ciclistas", perspectiva o responsável do ACP, para quem "o que está em causa não é o respeito do ciclista, mas a questão da segurança rodoviária". Em função da legislação, Carlos Barbosa entende que os ciclistas deveriam ser obrigados a ter um seguro de responsabilidade civil (à semelhança dos automóveis ou motos),

já que as novas regras do Código da Estrada tomam as bicicletas com direitos semelhantes aos dos restantes veículos. "Dado que os ciclistas estão em igualdade de circunstâncias em relação a um veículo a motor e têm um determinado número de regalias novas, a partir daí é fundamental que também tenham um 'seguro contra terceiros', como têm os carros, os motociclos e tudo o que circula na via pública", no caso de estarem envolvidos nalgum acidente, acrescentou à agência Lusa o líder do ACP. "Acho que é fundamental, até para a própria proteção dos ciclistas".

SINISTRALIDADE SUBIU NUMA DÉCADA

Entre 2002 e 2012, o número de ciclistas intervenientes em acidentes com vítimas aumentou em Portugal cerca de 5%, ao passo que os sinistros com condutores de outros veículos apresentaram uma redução de 32 %, segundo dados da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

Ciclistas refutam ideia de seguro obrigatório

A ASSOCIAÇÃO pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MUBi) discorda da ideia de criar um seguro obrigatório para ciclistas. Segundo esta organização, "a condução de um veículo motorizado não tem paralelo com a condução de um velocípede no que respeita ao risco gerado para os utilizadores da via pública", argumentando ainda que "nenhum país da Europa" obriga a fazer "um seguro para bicicletas". Também a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores da Bicicleta rotula de "retrograda" a ideia do ACP.

10 novas regras que os condutores têm de passar a conhecer

[1] Ciclistas na estrada. Os velocípedes deixam de estar obrigados a rolar nas ciclovias. O ciclista pode circular junto do restante tráfego quando considere a alternativa em ciclovia menos vantajosa.



[6] Aos pares. Na estrada, as bicicletas passam a poder circular ao lado umas das outras, um máximo em conjuntos de duas (aos pares). Multa para os ciclistas: 30 euros.

[2] Bicicletas à direita têm prioridade. No caso de não haver sinalização, na cedência de passagem tem prioridade quem se apresenta pela direita, mesmo tratando-se de uma bicicleta. Não há distinções. Multa para o automobilista: 120 euros.

[7] Ceder passagem. Os automobilistas passam a ter de ceder a passagem (dar prioridade) às bicicletas nas passagens para velocípedes, tal como, aliás, já sucede hoje com as passadeiras dos peões. Multa para o automobilista: 120 euros.

[3] Acaba obrigação de estar encostado à berma. Um velocípede deixa de estar obrigado a circular o mais próximo possível da berma. Agora, deve transitar pelo lado direito da via, conservando uma distância de segurança para a berma.

[8] Corredores "Bus". As bicicletas passam a poder ser autorizadas pelas autarquias a circular pelas faixas dedicadas aos transportes públicos.



[4] Distância mínima para ultrapassar. Para ultrapassar uma bicicleta, o condutor de uma viatura passará agora a ter de dar uma distância mínima lateral de 1,50 metros para o ciclista. Multa para o automobilista: 60 euros.

[9] Crianças nos passeios. Se desejarem, as crianças até aos dez anos de idade podem andar de bicicleta nos passeios (não é obrigatório), sendo, neste caso, equiparadas ao trânsito de peões (e não de automóveis).

[5] Abrandar a ultrapassagem. O automobilista que, tendo um ciclista pela frente, decida ultrapassá-lo deve abrandar a velocidade a que segue durante a realização da manobra, passa a definir a legislação rodoviária no artigo nº 38 (isto para além da já referida distância de 1,50 metros). Multa para o automobilista: 120 euros.

[10] Cadeiras especiais. Os velocípedes podem ser equipados com uma cadeira especialmente concebida e homologada para o transporte de uma criança.