

CÓDIGO da ESTRADA

Código da Estrada

Sinalização de Trânsito

Informações Úteis e Conselhos Práticos



Liberty
Seguros

VidaEconómica

ÍNDICE GERAL

CÓDIGO DA ESTRADA	11
SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	107
INFORMAÇÕES ÚTEIS E CONSELHOS PRÁTICOS PARA O CONDUTOR	
Carta de Condução - revalidação	159
Registo Automóvel	165
Álcool e Condução	166
Eco-condução	170
Carjacking	173

CÓDIGO DA ESTRADA

APROVADO PELO DECRETO-LEI Nº 114/94, DE 3 DE MAIO
REVISTO E REPUBLICADO PELO DECRETO-LEI Nº 44/2005,
DE 23 DE FEVEREIRO

ALTERADO PELO DECRETO-LEI Nº113/2008, DE 1 DE JULHO,
PELO DECRETO-LEI N.º 113/2009, DE 18 DE MAIO,
PELA LEI Nº 78/2009, DE 13 DE AGOSTO
E PELA LEI Nº 46/2010, DE 7 DE SETEMBRO

A segurança rodoviária é hoje uma preocupação não só em Portugal, como em toda a Europa e no mundo. Um relatório recentemente publicado pela Organização Mundial de Saúde anunciava que em todo o mundo, por ano, cerca de um milhão e duzentas mil pessoas morrem em resultado de acidentes de viação, deixando sequelas em muitos outros milhões.

Ou seja, toda a evolução e prosperidade que a ciência e a investigação médica proporcionaram às nossas sociedades, prolongando a esperança média de vida de cada homem e de cada mulher de forma significativa, muitas vezes são contrariadas pelas atitudes de cada um nas estradas e na adopção, ou não, de comportamentos que provocam acidentes rodoviários.

Portugal está inserido no espaço económico, social e político do mundo que consegue obter melhores índices de sinistralidade rodoviária. Apesar disso, números divulgados recentemente pela Comissão Europeia dão-nos conta que em toda a União Europeia, por dia, morre mais de uma centena de pessoas por força de acidentes rodoviários.

Na verdade, nas últimas décadas, a Europa foi um espaço de desenvolvimento económico e social que permitiu uma progressiva melhoria das condições de vida aos seus cidadãos com o acesso a bens que há pouco mais de cinquenta anos eram inacessíveis à esmagadora maioria dos seus habitantes.

Por outro lado, o fenómeno da globalização a que hoje assistimos de uma forma mais ampla, no seu início resultou sobretudo da necessidade de trocas comerciais entre os países e assentou fundamentalmente numa matriz económica.

Para que este objectivo do incremento das trocas económicas fosse plenamente atingido, foi necessário realizar um forte investimento na construção e na melhoria de vias de comunicação que encurtassem distâncias entre países e povos, e que foi bem visível no nosso país, sobretudo a partir de meados da década de 80 do século XX.

Este desenvolvimento, importante e desejável, teve necessariamente os seus efeitos colaterais, fenómeno que muitas vezes vemos definido como «custos do desenvolvimento».

Na verdade, o acesso de milhões de cidadãos ao veículo automóvel, conjugado com a progressiva melhoria das vias de comunicação fruto deste desenvolvimento, proporcionou benefícios mas também custos às nossas sociedades.

Da construção de novas vias e da melhoria das já existentes, para além de uma maior proximidade e comodidade aos utentes, resultaram de igual modo efeitos contraproducentes, como o respectivo aumento da velocidade média praticada, também em resultado das melhorias tecnológicas introduzidas ao nível dos veículos.

É este o desafio das nossas sociedades, a gestão do espaço e do tempo no respeito pelas regras básicas de convivência pacífica entre direitos e deveres de todos.

Importa assim, e apesar de inúmeras resistências que se vêm corporizando numa recusa sistemática do exercício legítimo da autoridade do Estado nesta área, sublinhar que este é não só necessário como imperioso quando estamos a enfrentar comportamentos de risco que muitas vezes só são compreendidos enquanto tal quando exercidos pelos outros.

Nestes termos, e apesar do decréscimo do número de vítimas que de forma consistente tem vindo a ocorrer em Portugal nos últimos anos, a segurança rodoviária e a prevenção dos acidentes constitui uma das prioridades do XV e XVI Governo Constitucional.

Assim, para dar execução a esta prioridade, o Governo aprovou o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, que, de forma integrada e multidisciplinar, procede ao diagnóstico e preconiza a execução de um conjunto de medidas que permitam ir de encontro ao objectivo de uma redução consistente, substancial e quantificada da sinistralidade em Portugal.

Este é um objectivo mobilizador de toda a sociedade portuguesa e um importante desafio a vencer. Mas, para assegurar a realização deste objectivo, é necessária uma actuação eficaz a vários níveis, como a educação contínua do utente, a criação de um ambiente rodoviário seguro e a consagração de um quadro legal eficaz.

É neste último que as medidas ora propostas procuram, por um lado, incentivar os utilizadores a adoptar um melhor comportamento, designadamente através do cumprimento da legislação adequada, e, por outro, garantir a efectiva aplicação das correspondentes sanções.

Sem enumerar todas as alterações introduzidas, é de salientar algumas, sobretudo aquelas que se encontram consagradas no Programa de Acção Europeu e nos objectivos prioritários previstos no Plano Nacional de Prevenção Rodoviária.

Assim, ao nível da velocidade, apesar de não se justificar uma revisão dos limites com vista à prática de velocidades mais seguras, consagra-se um novo escalão sancionatório para a violação do limite de velocidade, penalizando os comportamentos de risco e os grandes excessos de velocidade, tanto dentro como fora das localidades. Esta alteração é considerada imperiosa por estes excessos estarem associados a um significativo número de acidentes com graves consequências e de forma a garantir uma acrescida segurança aos utentes mais

vulneráveis, sobretudo aos peões e aos utentes de veículos de duas rodas que constituem uma parcela muito significativa da sinistralidade em Portugal.

Neste contexto, penalizam-se também outros comportamentos de risco praticados de forma mais frequente, como seja a condução sob o efeito de elevadas taxas de álcool, onde se procedeu a um aumento significativo do valor das coimas.

Ao nível de uma mais e melhor utilização dos equipamentos de segurança, destaque para as novas condições de utilização de sistemas de retenção para crianças até aos 12 anos e com altura inferior a 1,5 m, na medida em que a sinistralidade rodoviária constitui uma das principais causas de mortalidade infantil no nosso país. Com a introdução destas novas normas, procede-se ainda à transposição para o direito interno da Directiva n.º 2003/20/CE, do Parlamento Europeu, de 8 de Abril.

Por outro lado, verificando-se um significativo número de condutores envolvidos em acidentes graves com menos de três anos de carta, aumentou-se de dois para três anos o regime probatório das cartas de condução, caducando a mesma se o seu titular praticar crime rodoviário, contra-ordenação muito grave ou duas contra-ordenações graves.

Agrava-se a penalização relativa a outros comportamentos que contribuem significativamente para a sinistralidade rodoviária, classificando-se como contra-ordenação grave o uso indevido do telemóvel ou o estacionamento nas passagens de peões.

Constatando-se por fim um elevado número de veículos sem seguro, a obrigatoriedade do seguro é reforçada com um significativo agravamento das coimas por falta de seguro, para além da efectiva apreensão do veículo.

Por outro lado, e porque as infracções ao Código da Estrada são actualmente infracções cometidas em massa e com especificidades próprias, para assegurar um incremento da eficácia do circuito fiscalização/punição, importa introduzir um conjunto de alterações ao nível da aplicação das normas processuais, porquanto verifica-se que a aplicação das normas do regime geral das contra-ordenações a este tipo de infracções permite o prolongamento excessivo dos processos, com a consequente perda do efeito dissuasor das sanções.

Pelo que se mostra necessário a introdução de normas processuais específicas, visando conferir maior celeridade na aplicação efectiva das sanções, de forma a reduzir significativamente o tempo que decorre entre a prática da infracção e a aplicação da sanção.

Pretende-se assim com o Código da Estrada revisto, decorridos 10 anos após a entrada em vigor do actual Código, realizar uma alteração profunda com o objectivo de ir de encontro às prioridades definidas no Plano Nacional de Prevenção Rodoviária e, ao mesmo tempo, proporcionar uma harmonização das normas com as que se encontram em vigor na União Europeia e, simultaneamente, uma aproximação às novas realidades que têm vindo a surgir e que já encontram consagração legal em ordenamentos jurídicos de outros países.

Foram ouvidas todas as entidades que compõem o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 53/2004, de 4 de Novembro, e nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CÓDIGO DA ESTRADA

TÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I PRINCÍPIOS GERAIS

Artigo 1.º - Definições legais

Para os efeitos do disposto no presente Código e legislação complementar, os termos seguintes têm o significado que lhes é atribuído neste artigo:

- a) «Auto-estrada» - via pública destinada a trânsito rápido, com separação física de faixas de rodagem, sem cruzamentos de nível nem acesso a propriedades marginais, com acessos condicionados e sinalizada como tal;
- b) «Berma» - superfície da via pública não especialmente destinada ao trânsito de veículos e que ladeia a faixa de rodagem;
- c) «Caminho» - via pública especialmente destinada ao trânsito local em zonas rurais;
- d) «Corredor de circulação» - via de trânsito reservada a veículos de certa espécie ou afectos a determinados transportes;
- e) «Cruzamento» - zona de intersecção de vias públicas ao mesmo nível;
- f) «Eixo da faixa de rodagem» - linha longitudinal, materializada ou não, que divide uma faixa de rodagem em duas partes, cada uma afecta a um sentido de trânsito;
- g) «Entroncamento» - zona de junção ou bifurcação de vias públicas;
- h) «Faixa de rodagem» - parte da via pública especialmente destinada ao trânsito de veículos;
- i) «Ilhéu direccionado» - zona restrita da via pública, interdita à circulação de veículos e delimitada por lancil ou marcação apropriada, destinada a orientar o trânsito;
- j) «Localidade» - zona com edificações e cujos limites são assinalados com os sinais regulamentares;

- l) «Parque de estacionamento» - local exclusivamente destinado ao estacionamento de veículos;
- m) «Passagem de nível» - local de intersecção ao mesmo nível de uma via pública ou equiparada com linhas ou ramais ferroviários;
- n) «Passeio» - superfície da via pública, em geral sobrelevada, especialmente destinada ao trânsito de peões e que ladeia a faixa de rodagem;
- o) «Pista especial» - via pública ou via de trânsito especialmente destinada, de acordo com sinalização, ao trânsito de peões, de animais ou de certa espécie de veículos;
- p) «Rotunda» - praça formada por cruzamento ou entroncamento onde o trânsito se processa em sentido giratório e sinalizada como tal;
- q) «Via de abrandamento» - via de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinada a permitir que os veículos que vão sair de uma via pública diminuam a velocidade já fora da corrente de trânsito principal;
- r) «Via de aceleração» - via de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinada a permitir que os veículos que entram numa via pública adquiram a velocidade conveniente para se incorporarem na corrente de trânsito principal;
- s) «Via de sentido reversível» - via de trânsito afecta alternadamente, através de sinalização, a um ou outro dos sentidos de trânsito;
- t) «Via de trânsito» - zona longitudinal da faixa de rodagem destinada à circulação de uma única fila de veículos;
- u) «Via equiparada a via pública» - via de comunicação terrestre do domínio privado aberta ao trânsito público;
- v) «Via pública» - via de comunicação terrestre afecta ao trânsito público;
- x) «Via reservada a automóveis e motociclos» - via pública onde vigoram as normas que disciplinam o trânsito em auto-estrada e sinalizada como tal;
- z) «Zona de estacionamento» - local da via pública especialmente destinado, por construção ou sinalização, ao estacionamento de veículos.

Artigo 2.º - Âmbito de aplicação

1 - O disposto no presente Código é aplicável ao trânsito nas vias do domínio público do Estado, das Regiões Autónomas e das autarquias locais.

2 - O disposto no presente diploma é também aplicável nas vias do domínio privado, quando abertas ao trânsito público, em tudo o que não estiver especialmente regulado por acordo celebrado entre as entidades referidas no número anterior e os respectivos proprietários.

Artigo 3.º - Liberdade de trânsito

1 - Nas vias a que se refere o artigo anterior é livre a circulação, com as restrições constantes do presente Código e legislação complementar.

2 - As pessoas devem abster-se de actos que impeçam ou embarcem o trânsito ou comprometam a segurança ou a comodidade dos utentes das vias.

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

4 - Quem praticar actos com o intuito de impedir ou embaraçar a circulação de veículos a motor é sancionado com coima de € 300 a € 1500, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 4.º - Ordens das autoridades

1 - O utente deve obedecer às ordens legítimas das autoridades com competência para regular e fiscalizar o trânsito, ou dos seus agentes, desde que devidamente identificados como tal.

2 - Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 - Quem desobedecer ao sinal regulamentar de paragem das autoridades referidas no n.º 1 é sancionado com coima de € 500 a € 2500, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 5.º - Sinalização

1 - Nos locais que possam oferecer perigo para o trânsito ou em que este deva estar sujeito a restrições especiais e ainda quando seja necessário dar indicações úteis, devem ser utilizados os respectivos sinais de trânsito.

2 - Os obstáculos eventuais devem ser sinalizados por aquele que lhes der causa, por forma bem visível e a uma distância que permita aos demais utentes da via tomar as precauções necessárias para evitar acidentes.

3 - Não podem ser colocados nas vias públicas ou nas suas proximidades quadros, painéis, anúncios, cartazes, focos luminosos, inscrições ou outros meios de publicidade que possam confundir-se com os sinais de trânsito ou prejudicar a sua visibilidade ou reconhecimento ou a visibilidade nas curvas, cruzamentos ou entroncamentos, ou ainda perturbar a atenção do condutor, prejudicando a segurança da condução.

4 - Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 100 a € 500.

5 - Quem infringir o disposto no n.º 3 é sancionado com coima de € 700 a € 3500, podendo ainda os meios de publicidade em causa ser mandados retirar pela entidade competente.

Artigo 6.º - Sinais

1 - Os sinais de trânsito são fixados em regulamento onde, de harmonia com as convenções internacionais em vigor, se especificam as formas, as cores, as inscrições, os símbolos e as dimensões, bem como os respectivos significados e os sistemas de colocação.

2 - As inscrições constantes nos sinais são escritas em português, salvo o que resulte das convenções internacionais.

Artigo 7.º - Hierarquia entre prescrições

1 - As prescrições resultantes dos sinais prevalecem sobre as regras de trânsito.

2 - A hierarquia entre as prescrições resultantes da sinalização é a seguinte:

- 1.º Prescrições resultantes de sinalização temporária que modifique o regime normal de utilização da via;
- 2.º Prescrições resultantes dos sinais luminosos;
- 3.º Prescrições resultantes dos sinais verticais;
- 4.º Prescrições resultantes das marcas rodoviárias.

3 - As ordens dos agentes reguladores do trânsito prevalecem sobre as prescrições resultantes dos sinais e sobre as regras de trânsito.

CAPÍTULO II RESTRICÇÕES À CIRCULAÇÃO

Artigo 8.º - Realização de obras e utilização das vias públicas para fins especiais

1 - A realização de obras nas vias públicas e a sua utilização para a realização de actividades de carácter desportivo, festivo ou outras que possam afectar o trânsito normal só é permitida desde que autorizada pelas entidades competentes.

2 - O não cumprimento das condições constantes da autorização concedida nos termos do número anterior é equiparado à sua falta.

3 - Quem infringir o disposto no n.º 1 ou não cumprir as condições constantes da autorização nele referida é sancionado com coima de € 700 a € 3500.

4 - Os organizadores de manifestação desportiva envolvendo automóveis, motociclos, triciclos ou quadriciclos em violação ao disposto no n.º 1 são sancionados com coima de € 700 a € 3500 se se tratar de pessoas singulares ou com coima de € 1000 a € 5000 se se tratar de pessoas colectivas, acrescida de € 150 por cada um dos condutores participantes ou concorrentes.

5 - Os organizadores de manifestação desportiva envolvendo veículos de natureza diversa da referida no número anterior em violação ao disposto no n.º 1 são sancionados com coima de € 450 a € 2250 ou de € 700 a € 3500, consoante

TABELAS

CÓDIGO da ESTRADA

Esta edição de bolso inclui, além da versão actualizada do Código da Estrada, a compilação dos mais relevantes Sinais de Trânsito, assim como um conjunto de informações úteis e conselhos práticos para o condutor.

Matérias mais direccionadas aos condutores, como os efeitos da ingestão de álcool na condução ou a revalidação da carta, são complementadas com informações relativas aos veículos, como sejam o documento único automóvel e dicas para um menor consumo de combustível.

De cariz essencialmente prático, esta edição inclui ainda tabelas onde pode inscrever as principais operações de manutenção do seu veículo ou registar as médias de consumo de combustível.



www.vidaeconomica.pt
<http://livraria.vidaeconomica.pt>

ISBN: 978-972-788-363-9

