



Propostas de alteração ao Código da Estrada e ao Regulamento de Sinalização do Trânsito no âmbito da revisão em curso

7 de setembro 2026

Introdução

O objetivo primário do Código da Estrada deverá ser a **redução do risco de todos os utilizadores do espaço público**.

Nesse sentido, importa sublinhar que **não há segurança sem mobilidade sustentável, nem mobilidade sustentável sem segurança**. Por isso, o sistema legislativo não deve contradizer objetivos estratégicos da política de mobilidade em Portugal. Deve, ao invés, contribuir para que estes objetivos sejam atingidos e, numa perspetiva mais abrangente, para os objetivos climáticos, a saúde pública e a qualidade de vida.

A revisão e aperfeiçoamento do Código da Estrada e do Regulamento de Sinalização do Trânsito são partes integrantes (medidas EL-1 e EL-2) da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC 2020-2030)¹ e devem contribuir para a alteração da repartição modal nas cidades e localidades portuguesas e para a convergência da quota modal de utilização da bicicleta em Portugal com a média europeia.

É de assinalar também que, apesar das revisões muito positivas introduzidas em 2014, **a questão principal continua a ser a falta de fiscalização no que diz respeito à proteção dos “utilizadores vulneráveis”** – estes continuam a observar e sentir que muitas destas regras não são respeitadas nem o seu incumprimento punido com a necessária regularidade – e o cumprimento dos limites de velocidades (principalmente em zonas urbanas).

As propostas que se apresentam de seguida visam contribuir para uma evolução do Código da Estrada no sentido de tornar os modos ativos mais seguros e acessíveis, tendo em conta a experiência comprovada noutros países.

¹ [Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto](#), que aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030.

Índice

Proposta 1: 30 km/h como velocidade limite padrão dentro das localidades.....	5
Nota justificativa.....	5
Resultados internacionais.....	6
Direito comparado: Espanha.....	7
Proposta 2: Categoria própria para os Veículos de Mobilidade Pessoal (VMP, ex. trotinetes eléctricas).....	7
Nota justificativa.....	8
Direito comparado.....	9
Espanha.....	9
França.....	9
Proposta 3: Posição de marcha dos condutores de velocípedes.....	10
Nota justificativa.....	10
Direito comparado (Espanha).....	10
TÍTULO VI. Normas de circulación específicas en zonas urbanas; Artigo 153.º, n.º 3	
— Normas básicas de circulación de bicicletas.....	10
Proposta de redação (Código da Estrada).....	11
Proposta 4: Circulação de velocípedes lado a lado.....	11
Nota justificativa.....	11
Direito comparado (Países Baixos — RVV 1990, artigo 3.º, n.º 2).....	12
Proposta de redação (Código da Estrada).....	12
Proposta 5: Alinhar o dever de ceder passagem em passadeiras com a Convenção de Viena.....	12
Nota justificativa.....	13
Direito comparado.....	13
Proposta de redação (Código da Estrada).....	14
Proposta 6: Remoção da palavra “acidente” do Código da Estrada.....	14
Proposta 7: Aplicar as obrigações de segurança em caso de realização de obras também às ciclovias.....	15
Proposta de redação (Código da Estrada).....	15
Proposta 8: Definir distância mínima para veículos a motor de 5 m atrás de um velocípede.....	15
Nota justificativa.....	15
Direito comparado: Espanha.....	16
Proposta de redação (Código da Estrada).....	16
Proposta 9: Resolver a incongruência do RST face ao CE sobre a não obrigatoriedade de utilizar a ciclovía.....	16
Nota justificativa.....	16
Direito comparado.....	17
Proposta de redação (Regulamento de Sinalização do Trânsito).....	17
Proposta 10: Permitir a circulação de velocípedes nas vias reservadas.....	18
Proposta de redação (Código da Estrada).....	18
Proposta 11: Duplo sentido ciclável (contrafluxo) em arruamentos de sentido único automóvel.....	19

Nota justificativa.....	19
Direito comparado.....	20
Artigo R412-28-1 do Code de la route (França).....	20
Artigo 153.º, n.º 6 do RGC (Espanha, reforma 2026).....	20
Sinalização na Bélgica e na França.....	20
Proposta de redação (Código da Estrada).....	21
Proposta 12: Percursos escolares seguros e outras medidas de proteção a “utilizadores vulneráveis”.....	22
Proposta 13: Revogar os modelos do RST que permitem o estacionamento em cima do passeio.....	22
Proposta 14: Penalizações que protejam os “utilizadores vulneráveis”.....	23
Proposta 15: Criação de sinalética que permita ao condutor de velocípede interpretar a semaforização luminosa de paragem como cedência de passagem.....	23
Nota justificativa.....	23
Direito comparado.....	24
Painéis franceses.....	25
Proposta de redação.....	25
RST — novo painel complementar, com 3 variantes.....	25
Código da Estrada — novo artigo.....	26
Proposta 16: Criar regras específicas para grupos de ciclistas.....	26
Nota justificativa.....	26
Proposta 17: Quantificação da redução de velocidade na ultrapassagem a “utilizadores vulneráveis” fora das localidades.....	28
Direito comparado: Espanha.....	28
Proposta de redação (Código da Estrada).....	29
Outras propostas.....	30
Código da Estrada.....	30
Regulamento de Sinalização do Trânsito.....	31

Proposta 1: 30 km/h como velocidade limite padrão dentro das localidades

O Código da Estrada fixa hoje, no art. 27.º, n.º 1, os 50 km/h como velocidade máxima geral dentro das localidades, podendo esse limite ser reduzido caso a caso.

Propõe-se inverter essa lógica: os 30 km/h passam a ser a velocidade máxima padrão dentro das localidades. Os 20 km/h continuam a aplicar-se a zonas de coexistência e os municípios podem sinalizar a manutenção de limites superiores (através do art. 28.º) quando devidamente justificados e quando as características da infraestrutura o permitam em segurança.

Nota justificativa

- **Portugal já tem uma estratégia nacional que aponta nesta direção.** A "Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, Visão Zero 2030", aprovada em Conselho de Ministros a 3 de junho de 2026, fixa como metas reduzir em 50% o número de mortos e feridos graves até 2030 e atingir zero mortos e feridos graves até 2050, assente na abordagem de Sistema Seguro (Safe System), cujos cinco pilares incluem expressamente "velocidades seguras".
Ainda que estabelecer este limite geral no Código da Estrada sem intervenções ao nível das infraestruturas e da fiscalização não alcance os objetivos na plenitude, um limite padrão de 30 km/h nas localidades, onde pessoas a pé e em bicicleta coabitam com o tráfego motorizado, tem o potencial para salvar dezenas de vidas logo no primeiro ano (ver secção seguinte), para além de constituir um sinal claro na direção certa e colocar nos gestores da infraestrutura o ónus de adaptarem as vias ao novo limite ou garantirem a segurança de limites excepcionalmente superiores.
- **Portugal já subscreveu, por via das Nações Unidas, o compromisso concreto dos 30 km/h.** A Declaração de Estocolmo² recomenda no seu ponto 11 que os Estados "estabeleçam uma velocidade máxima de 30 km/h nas áreas onde utilizadores vulneráveis e veículos coexistem de forma frequente e planeada, salvo onde exista evidência sólida de que velocidades mais altas são seguras".
- **A Organização Mundial da Saúde recomenda especificamente este limite.** A OMS lançou, em março de 2021, uma campanha "Streets for Life"³, apelando aos decisores políticos para "atuarem no sentido de reduzir a velocidade nas ruas em todo o mundo, limitando-a a 30 km/h nos locais onde as pessoas caminham, vivem e brincam", com o objetivo de obter "compromissos políticos a nível nacional e local para implementar limites de velocidade de 30 km/h nas áreas urbanas".

² [Stockholm Declaration](#), *Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030*

Stockholm, 19–20 fevereiro de 2020.

³ [Streets for Life campaign calls for 30 km/h urban streets to ensure safe, healthy, green and liveable cities](#), Organização Mundial de Saúde, 17 de maio de 2021.

- **O Parlamento Europeu já se pronunciou sobre este limite.** Na resolução de 6 de outubro de 2021⁴, o Parlamento “insta a Comissão a apresentar uma recomendação no sentido da aplicação de limites de velocidade seguros [...] tais como velocidades máximas de 30 km/h [...] em zonas residenciais e zonas com um elevado número de ciclistas e peões, com possibilidade de limites mais elevados nas principais artérias rodoviárias, com proteções adequadas para os utilizadores vulneráveis da estrada”. Ou seja, cabe aos gestores das infraestruturas estabelecer limites superiores quando estejam garantidas as condições para tal.
- **Direito comparado.** Espanha implementou em 2021 ao nível da sua legislação nacional a redução do limite geral de velocidade nas localidades para 30 km/h (com exceções) que afetou 70% das vias urbanas⁵. Ver secção seguinte. Na Grécia, entrou em vigor a 1 de janeiro de 2026 uma medida legislativa muito semelhante. Também o País de Gales introduziu, em 2023, o limite geral de 20 mph (32 km/h) nas áreas urbanas.

Resultados internacionais

Investigadores da Universidade de Edimburgo trabalharam com o Conselho Municipal de Edimburgo em 2019 para avaliar a eficácia das restrições de 20 mph (32 km/h). O estudo⁶ concluiu que se conseguiu uma redução não só da velocidade como também dos sinistros rodoviários em toda a cidade de Edimburgo, mesmo sem medidas adicionais de acalmia de tráfego e sem patrulhamento policial, o que torna o programa eficiente em termos de custo. Evidência semelhante foi encontrada nos limites de 20 mph em Bristol⁷.

No País de Gales houve uma mudança sobretudo legal e de sinalização, com fiscalização deliberadamente ligeira (2 autuados em 10 mil monitorizados) e sem infraestrutura nova.⁸ Velocidade média caiu de 28,9 para 24,8 mph em três meses; redução de 22,5% no número de colisões nas vias a 20/30 mph e redução de 23,8% no número de vítimas entre o 2.º trimestre de 2023 e o 4.º de 2024 (contra -4,7% em Inglaterra e +1,5% na Escócia no mesmo período).⁹

No balanço do quinto aniversário da implementação da medida em Espanha, a DGT realça que em cinco anos (entre 2019 e 2024) morreram menos 5% de pessoas nas cidades e que

⁴ [Resolução do Parlamento Europeu](#), de 6 de outubro de 2021, sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 — Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero» (2021/2014(INI)). Aprovada com 615 votos a favor, 24 contra e 48 abstenções.

⁵ [Proibido circular a mais de 30 km/hora em 70% das vias urbanas espanholas](#), Público, 11 de maio de 2021.

⁶ Nightingale GF, Williams AJ, Hunter RF, Woodcock J, Turner K, Cleland CL, Baker G, Kelly M, Cope A, Kee F, Milton K, Foster C, Jepson R, Kelly P. [Evaluating the citywide Edinburgh 20mph speed limit intervention effects on traffic speed and volume: A pre-post observational evaluation](#).

⁷ Bornioli A, Bray I, Pilkington P, et al. [Effects of city-wide 20 mph \(30km/hour\) speed limits on road injuries in Bristol, UK](#). Injury Prevention 2020;26:85-88.

⁸ [Written Statement: 20mph Early Speed Data](#), Lee Waters MS, Welsh Deputy Minister for Climate Change, 20 de fevereiro de 2024.

⁹ [What impact has 20mph had on road safety in Wales?](#), Senedd Research.

entre as pessoas a pé e que se deslocavam em bicicleta houve menos 16% e 19% de mortes, respectivamente¹⁰.

Direito comparado: Espanha

Reglamento General de Circulación, artigo 50.º, n.º 1.

"Artículo 50. Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.

1. *El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:*
 - a. *20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.*
 - b. *30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.*
 - c. *50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.*

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados."

Tradução (PT): o limite genérico de velocidade em vias urbanas é de 20 km/h em vias de plataforma única de faixa de rodagem e passeio; 30 km/h em vias de uma só via de trânsito por sentido; 50 km/h em vias com duas ou mais vias de trânsito por sentido, não se contando para este efeito as vias reservadas a certos utilizadores ou ao transporte público.

O mesmo artigo permite ainda (n.º 2) que a autoridade municipal baixe estes limites genéricos mediante sinalização específica, e (n.º 3) que os aumente excecionalmente até 50 km/h em ruas de uma só via por sentido, também mediante sinalização específica.

Proposta 2: Categoria própria para os Veículos de Mobilidade Pessoal (VMP, ex. trotinetes eléctricas)

As bicicletas e as trotinetes têm características construtivas, padrões de utilização, perfis de risco e efeitos sobre a saúde pública¹¹ distintos. Equiparar trotinetes (e eventualmente outros veículos semelhantes) a velocípedes convencionais e assistidos por motor (*Electric Power Assisted Cycle* – EPACs em designação europeia) torna mais difícil separar e analisar a sinistralidade de umas e de outras, e sem dados desagregados não há diagnóstico nem resposta ajustada a cada modo. Em matéria de regulação, faz com que qualquer impulso político para regular as trotinetes (capacete obrigatório, idade mínima, seguro, registo, matrícula) facilmente recaia automaticamente também sobre as bicicletas.

Propõe-se a criação de uma categoria própria, "Veículo de Mobilidade Pessoal" (VMP), seguindo o modelo espanhol.

¹⁰ Dirección General de Tráfico (2026). Tráfico celebra el quinto aniversario de la implantación de los 30km/h en las ciudades.

<https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/20260511-celebracion-implantacion-30-kmh/>

¹¹ Cubells, Jerònia & Bretones, Alexandra & Roig-Costa, Oriol. (2024). [Are E-Scooters a Threat to Active Travel?](#). Journal of Healthy Eating and Active Living. 3. 107-111. 10.51250/jheal.v3i3.69.

Nota justificativa

- **Natureza da propulsão.** As bicicletas convencionais dependem da propulsão humana para a sua deslocação. As EPACs mantêm essa característica essencial, uma vez que a assistência elétrica apenas complementa a força aplicada pela pessoa. Já as trotinetes elétricas e outros veículos equipados com motor de funcionamento contínuo podem deslocar-se por ação do motor, sem necessidade de propulsão humana. Esta diferença é juridicamente relevante e justifica uma classificação própria.
- **Distinção entre assistência e propulsão autónoma.** O critério fundamental não deverá ser simplesmente a existência de um motor, mas a sua função na deslocação. Nas EPACs, o motor constitui um sistema de assistência à propulsão humana; nos VMP, o motor constitui o meio de propulsão do veículo. A equiparação jurídica destes dois tipos de veículos mistura realidades tecnicamente distintas.
- **Características construtivas.** Bicicletas, EPACs e VMP apresentam soluções construtivas diferentes, nomeadamente quanto à posição de condução, sistemas de travagem, estabilidade, rodas, dimensões, distribuição de massas e integração do sistema de propulsão. Uma classificação jurídica que reconheça estas diferenças permite estabelecer requisitos técnicos e regras de circulação proporcionais às características de cada categoria.
- **Necessidade de coerência jurídica.** O Código da Estrada deve distinguir claramente os veículos cuja deslocação depende essencialmente da ação muscular daqueles cuja deslocação pode ser assegurada continuamente por um motor. Esta distinção permite evitar que a definição jurídica de bicicleta seja progressivamente alargada para abranger veículos que, na sua natureza funcional, correspondem a outra categoria.
- **Princípio da neutralidade tecnológica com diferenciação funcional.** A classificação não deve depender exclusivamente da aparência do veículo ou da sua designação comercial, mas de critérios objetivos relacionados com o modo de propulsão e as suas características técnicas. Assim, veículos futuros com características equivalentes poderão ser enquadrados na mesma categoria sem necessidade de alterar sucessivamente o Código da Estrada.
- **Regulação proporcional.** Uma categoria própria para trotinetes elétricas e veículos de características semelhantes permite definir regras específicas, quando justificadas pelas suas características, sem que qualquer alteração regulatória dirigida a veículos motorizados de propulsão contínua tenha necessariamente de se aplicar às bicicletas e EPACs.
- **Sinistralidade e produção de conhecimento.** A separação jurídica das categorias é também essencial para a produção de estatísticas desagregadas. Se bicicletas, EPACs e VMP forem tratados indistintamente, torna-se mais difícil identificar diferenças de exposição, padrões de utilização e sinistralidade e, consequentemente, desenvolver políticas de segurança adequadas a cada modo.
- **Saúde pública e mobilidade ativa.** As bicicletas e EPACs constituem formas de mobilidade assentes, total ou parcialmente, na atividade física da pessoa. Os VMP de propulsão motorizada contínua não têm necessariamente essa característica. A distinção jurídica permite, portanto, evitar que políticas destinadas a um modo de

transporte ativo sejam condicionadas pela regulamentação aplicável a veículos cuja deslocação é predominantemente assegurada por um motor.

- **Direito comparado.** A solução proposta de criar uma categoria autónoma segue uma lógica já adoptada noutros ordenamentos europeus, nomeadamente em Espanha, embora os critérios técnicos e jurídicos concretos devam ser adaptados ao enquadramento português.

Direito comparado

Espanha

A Espanha criou a categoria "vehículo de movilidad personal" (VMP) pelo Real Decreto 970/2020, que alterou simultaneamente o Reglamento General de Circulación (RGC) e o Reglamento General de Vehículos (RGV), e reforçou-a na reforma de 2026 (RD 518/2026, em vigor a 1 de outubro de 2026).

"Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h."

Tradução (PT): veículo de uma ou mais rodas, dotado de um único lugar, propulsionado exclusivamente por motores elétricos que possam imprimir-lhe uma velocidade máxima, por construção, entre 6 e 25 km/h.

França

"6.15. Engin de déplacement personnel motorisé : véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/ h et ne dépasse pas 25 km/ h [...]" (art. R311-1)

Tradução (PT): Veículo motorizado de deslocamento pessoal: veículo sem lugar sentado, concebido e construído para o deslocamento de uma única pessoa e desprovido de qualquer equipamento destinado ao transporte de mercadorias, equipado com um motor não térmico ou com um sistema de assistência não térmica e cuja velocidade máxima de fabrico seja superior a 6 km/h e não exceda 25 km/h.

Proposta 3: Posição de marcha dos condutores de velocípedes

O Código da Estrada fixa hoje, no art. 90.º, n.º 3, uma regra única, válida em qualquer via, dentro ou fora das localidades: "Os condutores de velocípedes devem transitar pelo lado direito da via de trânsito, conservando das bermas ou passeios uma distância suficiente que permita evitar acidentes." Esta regra é frequentemente interpretada, incluindo em comunicações das forças da autoridade, como uma obrigação de circular o mais possível encostado ao limite da via.

Propõe-se tornar mais claro que a posição mais indicada e segura, é no centro da via de trânsito.¹²

Nota justificativa

- **A posição central evita interpretações que possam conduzir ao incumprimento das regras de ultrapassagem.** O posicionamento do velocípede junto ao limite direito da faixa de rodagem pode induzir o condutor que o segue a considerar que dispõe de espaço suficiente para ultrapassar sem mudar de via. A circulação numa posição mais central torna inequívoca a necessidade de efetuar a ultrapassagem em conformidade com as regras aplicáveis, nomeadamente ocupando totalmente a via adjacente e respeitando a distância lateral mínima de 1,5 m.
- **A posição central aumenta as condições de visibilidade.** Permite que o condutor do velocípede veja e seja visto mais cedo e mais facilmente: evita ângulos mortos, coloca-o na posição onde os condutores de automóveis esperam encontrar outros veículos, maximiza a eficácia dos refletores e das luzes do velocípede (à noite).
- **A posição central dá maior margem de manobra** face à abertura de portas de veículos estacionados, à entrada de peões e veículos na faixa de rodagem, à presença de buracos ou outros obstáculos na via e a ultrapassagens perigosas.
- **Utilizadores menos experientes nem sempre assumem o posicionamento mais seguro.** Codificar a recomendação de circular no centro da via terá um efeito pedagógico relevante.

Direito comparado (Espanha)

TÍTULO VI. Normas de circulación específicas en zonas urbanas; Artigo 153.º, n.º 3 — Normas básicas de circulación de bicicletas

"3. Los ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan."

¹² [O lugar dos ciclistas é "no meio da estrada"](#), apresentação que expõe as principais razões pelas quais a posição de circulação mais segura para os condutores de bicicleta é no centro da via de trânsito que ocupem.

Tradução (PT): os ciclistas circularão preferencialmente **pelo centro da via de trânsito**, na medida em que a sua segurança e a dos demais utentes o permita.

Proposta de redação (Código da Estrada)

Artigo 90.º Regras de condução

3 - Os condutores de velocípedes devem ~~transitar pelo lado direito da via de trânsito, conservando das bermas ou passeios uma distância suficiente que permita evitar acidentes~~ circular preferencialmente pelo centro da via de trânsito, na medida em que a sua segurança e a dos demais utentes da via o permitam.

Proposta 4: Circulação de velocípedes lado a lado

O Código da Estrada permite hoje a circulação de velocípedes lado a lado, mas rodeia essa permissão de várias condições subjetivas e contraproducentes. Propõe-se simplificar e clarificar a permissão.

Nota justificativa

- **O caso de um adulto que acompanha uma criança é paradigmático.** Um adulto que segue ao lado de uma criança de bicicleta está a manter-se entre a criança e o trânsito motorizado para poder falar com ela e poder intervir de imediato quando necessário. **A circulação a par aumenta a visibilidade.** Duas pessoas lado a lado ocupam uma área maior no campo de visão de quem se aproxima por trás e são detetadas mais cedo e com mais fiabilidade.
- **A circulação a par encurta a ultrapassagem.** Dois ciclistas lado a lado ocupam menos de metade do comprimento que ocupariam em fila. A manobra de ultrapassagem é, por isso, mais curta em distância e em tempo, e o veículo que ultrapassa permanece menos tempo na via contígua ou em sentido contrário.
- **Não torna a manobra mais difícil,** porque a ultrapassagem de um velocípede já implica ocupar a via adjacente (art. 38.º, n.º 3).
- **Critérios subjetivos tornam-se numa fonte de arbitrariedade.** "Reduzida visibilidade" e "intensidade de trânsito" não estão definidos no Código, não têm limiar quantificado e não são verificáveis no momento em que a decisão tem de ser tomada.
- **A segurança de uma criança não deve depender da intensidade do trânsito.** É particularmente incoerente que a circulação lado a lado seja restringida precisamente quando a intensidade do trânsito aumenta. No caso de um adulto que acompanha uma criança, é justamente perante maior exposição ao tráfego motorizado que a possibilidade de circular ao lado dela permite maior comunicação, supervisão e capacidade de intervenção imediata.

Direito comparado (Países Baixos — RVV 1990, artigo 3.º, n.º 2)

"Artikel 3

1. [...]
2. *Fietsers mogen met zijn tweeën naast elkaar rijden. Dit geldt niet voor snorfietzers.*"

Tradução (PT): "2. Os ciclistas podem circular dois lado a lado. Isto não se aplica aos ciclomotores ligeiros (*snorfietzers*)."

Proposta de redação (Código da Estrada)

Artigo 90.º Regras de condução

2 - Os velocípedes podem circular paralelamente numa via, ~~exceto em vias com reduzida visibilidade ou sempre que exista intensidade de trânsito,~~ desde que não circulem em paralelo mais que dois velocípedes ~~e tal não cause perigo ou embaraço ao trânsito.~~

Proposta 5: Alinhar o dever de ceder passagem em passadeiras com a Convenção de Viena

O Código da Estrada só obriga o condutor a parar por peões (ou utilizadores de velocípedes) que **já tenham iniciado a travessia** da faixa de rodagem (art. 103.º, n.ºs 1 e 2). Um peão parado nas imediações de uma passadeira, claramente a preparar-se para atravessar, não gera ainda o dever de parar, apenas o dever mais fraco de "reduzir a velocidade" (n.º 2). Isto significa que, na prática, o condutor só é obrigado a ceder a passagem depois de o peão já ter colocado o pé na faixa de rodagem, isto é, depois de o risco já se ter materializado. A atual forma da regra faz ainda menos sentido no caso de velocípedes.

A Convenção sobre a Circulação Rodoviária, ratificada por Portugal em 2010¹³, vai mais longe. O seu artigo 21.º, n.º 2, obriga os condutores a proteger não só os peões que já atravessam mas também os que "se preparem para utilizar" a passagem.

Propõe-se a transposição dessa obrigação para o Código da Estrada.

¹³ [Resolução da Assembleia da República n.º 107/2010](#), de 13 de setembro que aprova a Convenção sobre a Circulação Rodoviária, adoptada em Viena em 8 de novembro de 1968.

Nota justificativa

- **Portugal ratificou a Convenção de Viena** a 30-09-2010 e o seu art. 21.º já obriga a proteger peões "que se preparem para utilizar" a passagem. O Código da Estrada, 16 anos depois, continua aquém deste padrão. A proposta não introduz um conceito novo, corrige uma lacuna de transposição.
- **Prevenção em vez de reação.** Exigir que o condutor pare apenas quando o peão ou utilizador de bicicleta já está na faixa de rodagem transfere para estes o ónus de "testar" se o condutor vai parar. Alargar o dever ao momento em que a intenção de atravessar é manifesta elimina esse período de incerteza, fortalecendo a necessidade, por parte dos condutores, de abrandar, ter atenção à presença de peões nas imediações da passadeira e ao seu comportamento.
- **Direito comparado.** O mesmo princípio, proteger o peão antes de ele pisar a faixa de rodagem e não só depois, está consagrado, com formulações muito semelhantes, em diversos outros países europeus. Ver secção seguinte.

Direito comparado

País	Citação (língua original)	Tradução literal
Espanha RGC, art. 65.º, n.º 1, al. a)	"Los peatones tienen prioridad de paso, respecto de los vehículos [...] en los pasos para peatones debidamente señalizados, aceras y demás zonas peatonales"	"Os peões têm prioridade de passagem, em relação aos veículos [...] nas passadeiras devidamente sinalizadas, passeios e demais zonas pedonais"
Itália CdS, art. 191.º, comma 1	"ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità"	"aos peões que atravessam as passadeiras ou se encontram nas suas imediações"
França Code de la route, art. R415-11	"au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire"	"ao peão que se engaje regularmente na travessia de uma faixa de rodagem ou que manifeste claramente a intenção de o fazer"
Bélgica Code de la voie publique (2024), art. 11.º, § 3, ponto 5	"Il établit fermement la priorité des piétons engagés (ou s'apprêtant à s'engager) sur un passage pour piétons face aux conducteurs."	"Estabelece claramente a prioridade dos peões que estão a atravessar (ou prestes a atravessar) uma passagem para peões em relação aos condutores."
Alemanha StVO, § 26 (1)	"den zu Fuß Gehenden [...] welche den Überweg erkennbar benutzen wollen"	"aos peões [...] que manifestamente queiram utilizar a passadeira"

Países Baixos RVV, art. 49.º, n.º 2 (01-07-2026)	"die op een voetgangersoversteekplaats oversteken of kennelijk op het punt staan zulks te doen"	"que atravessam numa passadeira ou estão manifestamente prestes a fazê-lo"
---	---	---

Proposta de redação (Código da Estrada)

Propomos seguir a formulação da Convenção de Viena (art. 21.º, n.º 2, al. b): "os condutores que se aproximem da passagem devem fazê-lo a uma velocidade suficientemente moderada para não colocar em perigo os peões [...] que a utilizem ou se preparem para a utilizar; se necessário, devem parar para os deixar passar."

Artigo 103.º *Cuidados a observar pelos condutores*

2 - Ao aproximar-se de uma passagem de peões ou 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 peões ou velocípedes que já tenham iniciado **ou se preparem para iniciar** a travessia da faixa de rodagem.

Alternativamente, caso a formulação da Convenção de Viena seja considerada insuficientemente clara, ou se prefira reforçá-la, o direito comparado oferece alternativas, todas cobrindo o mesmo momento (antes de o peão pisar a faixa de rodagem). Os modelos belga, italiano ou espanhol, em particular, reforçam esta obrigação sem introduzir subjetividade à volta da manifestação de intenção para atravessar.

Proposta 6: Remoção da palavra “acidente” do Código da Estrada

A utilização da expressão “acidente” pode transmitir a ideia de um acontecimento fortuito, imprevisível e inevitável, contribuindo para uma percepção de fatalismo.

Propõe-se a alteração do Código da Estrada no sentido de substituir a palavra “acidente”, sempre que utilizada para designar ocorrências rodoviárias, pelas expressões “sinistro rodoviário” ou “sinistro” e, quando adequado, “conflito” ou “colisão”.

Esta alteração é aconselhada por inúmeras instituições¹⁴, incluindo a Organização Mundial de Saúde.

¹⁴ [Comunicado: Dia Mundial em Memória das Vítimas da Estrada 2015: Um desastre não é um acidente](#), de 15 de novembro de 2015. Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados.

Proposta 7: Aplicar as obrigações de segurança em caso de realização de obras também às ciclovias

Propõe-se assegurar que as ciclovias beneficiam das mesmas garantias de segurança e continuidade já previstas para os passeios aquando da realização de obras. Quando intervenções na via pública restringem ou interrompem uma ciclovia, deve ser igualmente assegurada uma ligação segura e acessível entre os pontos por ela servidos, evitando descontinuidades, conflitos com outros utilizadores da via e situações de risco para os utilizadores de velocípedes.

Proposta de redação (Código da Estrada)

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

3 - No caso de realização de obras que coloquem restrições ao trânsito nos passeios **e nas pistas especiais para velocípedes**, é obrigatório assegurar a comunicação entre os locais servidos pelo passeio ou **pela pista especial para velocípede**, de forma a garantir a segurança e a circulação.

Proposta 8: Definir distância mínima para veículos a motor de 5 m atrás de um velocípede

O n.º 3 do art. 18.º do Código da Estrada, fixa uma distância lateral mínima (1,5 m) para quando um veículo motorizado circula ao lado de, ou ultrapassa, um velocípede, quantificando a obrigação estabelecida no n.º 1 de manter uma distância suficiente para evitar colisões.

Propõe-se quantificar também a distância longitudinal.

Nota justificativa

- **Preenche uma lacuna que a própria lei já reconhece, mas não quantifica.** O n.º 1 do art. 18.º já identifica os "utilizadores vulneráveis" como merecedores de especial consideração na distância de seguimento. Fixar uma distância mínima objetiva dá uma indicação clara aos condutores e permite uma fiscalização efetiva.
- **Fator de insegurança e desconforto.** Um veículo motorizado que circule colado à retaguarda de um utilizador de bicicleta causa um desconforto que não se esgota no risco objetivo de colisão, mas representa também uma forma de pressão que gera ansiedade e tem um efeito dissuasor sobre a própria opção pela bicicleta como meio de transporte.

Direito comparado: Espanha

Normas de circulación específicas en zonas urbanas, artigo 153.º, n.º 4 do RGC

"4. Los conductores de vehículos a motor deberán dejar una separación mínima de cinco metros con los ciclistas que les precedan en el mismo carril y, en caso de adelantamiento, deberán poner especial cuidado en no poner en peligro al ciclista."

Tradução (PT): "4. Os condutores de veículos a motor devem deixar uma separação mínima de cinco metros em relação aos ciclistas que os precedam na mesma via de trânsito e, em caso de ultrapassagem, devem ter especial cuidado em não pôr em perigo o ciclista."

Proposta de redação (Código da Estrada)

Artigo 18.º Distância entre veículos

3 - O condutor de um veículo motorizado deve manter entre o seu veículo e um velocípede que transite na mesma faixa de rodagem uma distância lateral de pelo menos 1,5 m **e uma distância longitudinal de pelo menos 5 m**, para evitar acidentes.

Proposta 9: Resolver a incongruência do RST face ao CE sobre a não obrigatoriedade de utilizar a ciclovia

A revisão de 2013 do Código da Estrada, no artigo 78.º, estabelece a utilização das pistas especiais como preferencial e não obrigatória, mas o RST mantém, em incongruência, apenas sinais com significado de obrigatoriedade.

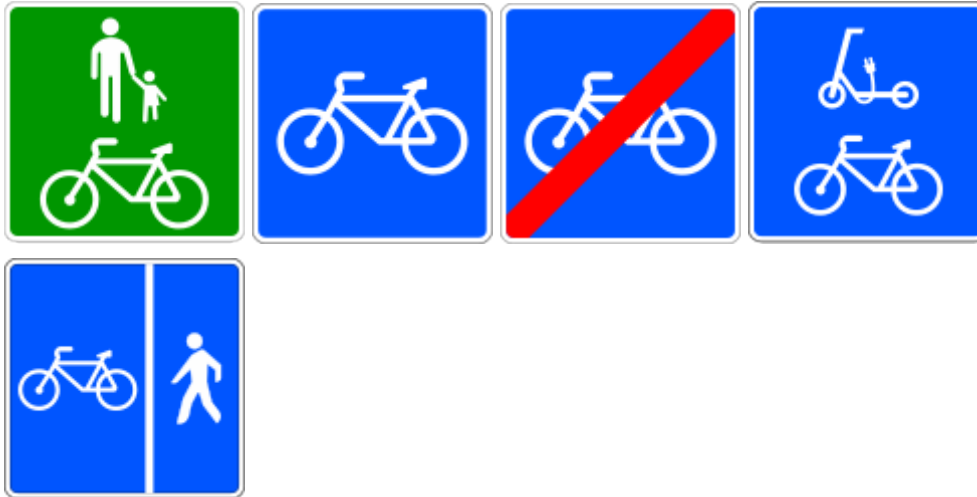
Propõe-se a remoção da obrigatoriedade nos sinais que indicam pistas especiais à semelhança do que já acontece com o sinal D6 (via reservada a veículos de transporte público).

Nota justificativa

- **Desconformidade entre a lei e o regulamento que devia apenas concretizá-la.** O RST é um regulamento de execução do CE pelo que não pode inviabilizar o artigo 78.º do CE.
- **Obrigar à utilização da ciclovia pode ser contraproducente para a segurança.** Uma pista ciclável nem sempre é, na prática, a opção mais segura num dado momento, especialmente devido à frequente fraca integração da rede de ciclovias com a rede viária. Muitas vezes as ciclovias desaparecem nas interseções, apenas permitem virar para uma direção específica ou são de difícil acesso. Retirar a obrigatoriedade da sinalética existente permite aos utilizadores tomarem as decisões mais adequadas caso a caso. Quando necessário, os gestores da rede viária

continuam a poder proibir o trânsito de velocípedes em determinadas vias através do sinal C3g (trânsito proibido a velocípedes).

Direito comparado



Espanha e muitos outros países europeus optaram por ter um sinal diferente (quadrado em vez de circular) para indicar uma pista reservada sem obrigatoriedade¹⁵.

Proposta de redação (Regulamento de Sinalização do Trânsito)

Artigo 27.º Enumeração e significado dos sinais de obrigação

D7a — Pista ~~obrigatória para~~ reservada a velocípedes: indicação de que a via de trânsito está reservada apenas à circulação de velocípedes ~~da obrigação de os velocípedes circularem pela pista que lhes é especialmente destinada;~~

D7b — Pista ~~obrigatória para~~ reservada a peões: indicação de que a via de trânsito está reservada apenas à circulação de peões ~~os peões são obrigados a utilizar uma pista que lhes é especialmente destinada;~~

D7e e D7f — Pista ~~obrigatória para~~ reservada a peões e velocípedes: indicação de que a via de trânsito está reservada apenas à circulação de peões e velocípedes ~~os peões, bem como os velocípedes, são obrigados a utilizar uma pista que lhes é especialmente destinada~~, devendo, para sinalizar esta pista, ser utilizado o sinal D7e ou D7f, consoante e respetivamente não exista ou exista separação entre as duas partes da pista destinadas ao trânsito de peões e ao de velocípedes;

[...]

¹⁵ Buczyński, A. et al. (2020): Comparison of national legislative frameworks for cycle infrastructure, Annex to MORE Report "Road space re-allocation. Streets as contested spaces", pp. 157-181. <https://ec.europa.eu/research/participants/documents/downloadPublic?documentIds=080166e5e910dfeb&appId=PPGMS>

D13a — Fim da pista ~~obrigatória para~~ reservada a velocípedes: indicação de que terminou a pista ~~obrigatória para~~ reservada a velocípedes;

D13b — Fim da pista ~~obrigatória para~~ reservada a peões: indicação de que terminou a pista ~~obrigatória para~~ reservada a peões;

D13e e D13f — Fim da pista ~~obrigatória para~~ reservada a peões e velocípedes: indicação de que terminou a pista ~~obrigatória para~~ reservada a peões e velocípedes;

Proposta 10: Permitir a circulação de velocípedes nas vias reservadas

Propõe-se que seja recuperada a permissão de circulação de velocípedes em vias de trânsito reservadas, nomeadamente reservadas a transportes públicos, à semelhança dos motociclos.

Nas muitas ruas portuguesas sem rede dedicada a bicicletas, esta possibilidade cria, de imediato e sem necessidade de obras, uma alternativa potencialmente mais segura à circulação. Em determinadas configurações, a obrigação de pedalar fora da via reservada, obriga a pessoa na bicicleta a posicionar-se entre duas correntes de tráfego motorizado, com veículos mais rápidos a circular ou a ultrapassar pela esquerda e, frequentemente, autocarros e outros veículos pesados pela direita. Permitir a escolha entre a via reservada e a via geral possibilita adaptar a circulação às características da infraestrutura, às condições do tráfego e às características e circunstâncias concretas do velocípede e da pessoa que o conduz.

O Projeto de Lei 349/XVI/1¹⁶, que resultou na remoção da possibilidade dos velocípedes utilizarem estas vias reservadas não apresentou qualquer explicação para essa decisão ou sequer uma menção a velocípedes.

Proposta de redação (Código da Estrada)

Artigo 77.º *Vias de trânsito reservadas*

3 - É permitida a circulação nas vias referidas no n.º 1 a motociclos, ~~e~~ a triciclos motorizados **e a velocípedes**.

¹⁶ [Projeto de Lei 349/XVI/1](#), Procede à alteração do Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, Código da Estrada.

Proposta 11: Duplo sentido ciclável (contrafluxo) em arruamentos de sentido único automóvel

O sentido único de uma via é imposto por sinalização, e o art. 13.º, n.º 5 do Código da Estrada sanciona quem o desrespeitar. O Código da Estrada não dá cobertura expressa nem define as condições em que se pode abrir um arruamento de sentido único à circulação de velocípedes nos dois sentidos, o que é vulgarmente conhecido como "duplo sentido ciclável" ou "contrafluxo ciclável".¹⁷

Propõe-se criar essa base legal expressa permitindo a circulação de velocípedes nos dois sentidos em arruamentos de sentido único com velocidade máxima igual ou inferior a 30 km/h.

Nota justificativa

- **Medida de baixíssimo custo com um impacto alto na qualidade da rede ciclável.** Ao contrário de uma pista ciclável dedicada, o contrafluxo não exige, em regra, obras dispendiosas de requalificação da via, bastando sinalização vertical e horizontal. O caso de Radom, na Polónia, ilustra bem esta escala de custo: a cidade abriu ao contrafluxo a totalidade das suas ruas de sentido único elegíveis por um investimento aproximado de 17 000 euros, financiado por orçamento participativo. A cidade de Bruxelas catapultou a sua rede ciclável, com um incremento de 400 km deste tipo de vias entre 2004 e 2007, numa altura em que a quota modal da bicicleta era de 1,7 %. Hoje a quota modal é de cerca de 9%.
- **Efeito direto na segurança dos utilizadores da bicicleta.** A experiência de cidades como Bruxelas¹⁸ e Londres¹⁹ demonstra que o contrafluxo não implica necessariamente um aumento do risco de acidente; pelo contrário, estudos realizados nesses contextos encontraram taxas de sinistralidade inferiores às da circulação no mesmo sentido do trânsito e um risco significativamente menor do que o verificado nas vias principais. Assim, os contrafluxos ao permitirem criar percursos cicláveis mais diretos e seguros através de ruas locais, reduzem a necessidade de utilizar vias de maior tráfego e/ou velocidade automóvel com maior risco para quem circula de bicicleta.
- **Amplamente presente na Europa.** Existem na UE cerca de 17 mil km de ruas com “contrafluxo ciclável”. Em 20 países europeus, a circulação de bicicletas nos dois sentidos é permitida em mais de 5% da extensão total das ruas de sentido único para tráfego motorizado. Esta proporção ultrapassa os 25% na Alemanha, Suíça, Áustria, Bélgica e Países Baixos, atingindo cerca de 55% na Bélgica e nos Países Baixos.²⁰
- **Resolve a insegurança jurídica que hoje trava os municípios.** Não é incomum um município hesitar ou descartar esta solução por não ter uma base legal expressa

¹⁷ [Contraflow cycling across Europe – a low-hanging fruit still to pluck](#), European Cyclists' Federation.

¹⁸ [Contraflow Cycling Safety: Brussels Accident Analysis \(2008-2010\)](#).

¹⁹ Caroline Tait, Roger Beecham, Robin Lovelace, Stuart Barber, [Contraflows and cycling safety: Evidence from 22 years of data involving 508 one-way streets](#), Accident Analysis & Prevention, Volume 179, 2023.

²⁰ [ECF's cycling infrastructure tracker - Ratio of contraflow cycling](#). European Cyclists' Federation.

e inequívoca no CE a que se ancorar, sobretudo perante o risco de responsabilidade em caso de sinistro, ou de contestação da validade da própria sinalização. Explicitar esta possibilidade no CE, com condições objetivas e claras (sentido único, 30 km/h), retira essa incerteza e facilita a decisão técnica e política ao nível municipal.

Direito comparado

Artigo R412-28-1 do Code de la route (França)

"Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, de cyclomobiles légers et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police."

Tradução (PT): "Quando a velocidade máxima autorizada for inferior ou igual a 30 km/h, as faixas de rodagem são de duplo sentido para os condutores de engenhos de deslocação pessoal motorizados, de ciclómóveis ligeiros e para os ciclistas, salvo decisão em contrário da autoridade investida do poder de polícia."

A mesma regra está ainda reforçada, no *Code de la route*, pelas próprias definições de zona de coexistência e de zona 30, que reafirmam expressamente: *"Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes [...], sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police"*.

A legislação francesa determina, portanto, que todas as ruas com limite máximo de velocidade de 30 km/h ou inferior são, por omissão, de duplo sentido ciclável.

Artigo 153.º, n.º 6 do RGC (Espanha, reforma 2026)

"En las vías urbanas con un solo carril donde la velocidad esté limitada a 30 km/h o inferior, y previa señalización, la Autoridad municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en los dos sentidos de circulación."

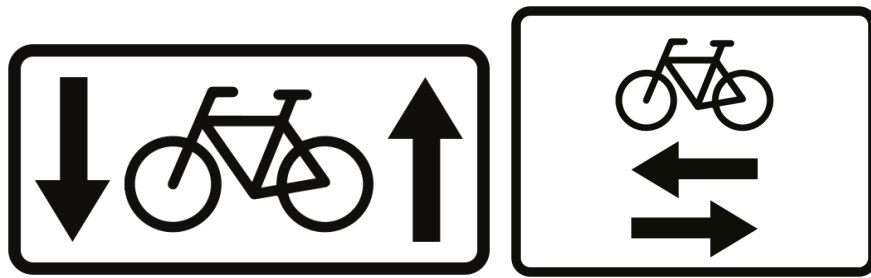
Ao contrário da regra francesa, o modelo espanhol mantém o contrafluxo como uma faculdade da autoridade municipal, a decidir e sinalizar via a via, mais próximo, portanto, do que já é hoje possível em Portugal.

Sinalização na Bélgica e na França

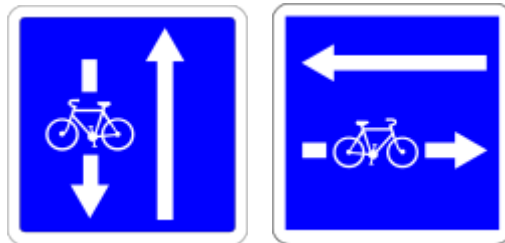
Em muitos países da Europa, incluindo os Países Baixos, os duplo sentidos cicláveis são assinalados com o equivalente aos painéis adicionais de indicação de aplicação equivalentes ao Modelo 10e ("exceto velocípedes") do RST português, aplicados à sinalização de sentido proibido e à sinalização de sentido único.

Na Bélgica e na França, optou-se por introduzir sinalização específica do lado da via onde se inicia o sentido único para automóveis. (Na outra ponta da via é utilizada a exceção para velocípedes no sentido proibido.)

Bélgica (painéis adicionais)



França (integrado no painel principal)



Proposta de redação (Código da Estrada)

Artigo 13.º *Posição de marcha*

6 - Nos arruamentos de sentido único, com velocidade máxima permitida igual ou inferior a 30 km/h, a entidade competente deve assegurar, mediante a adequada sinalização, a circulação de velocípedes nos dois sentidos.

7 - Nos arruamentos de sentido único com velocidade máxima permitida superior a 30 km/h, a entidade competente pode permitir, mediante sinalização adequada, a circulação de velocípedes nos dois sentidos, sempre que as características da via e as condições de segurança o permitam.

Proposta 12: Percursos escolares seguros e outras medidas de proteção a “utilizadores vulneráveis”

Propõe-se a inclusão de um novo artigo no Código da Estrada semelhante ao Artigo 158.º do *Reglamento General de Circulación* espanhol:

Percursos escolares seguros e outras medidas de proteção dos utilizadores vulneráveis

1. Os municípios, ou os responsáveis pelas vias quando forem competentes, poderão estabelecer percursos ou zonas escolares seguras nas imediações das escolas, implementando medidas de redução de velocidade, moderação do tráfego ou restrições aos veículos a motor e ciclomotores.

2. Nas imediações de estabelecimentos de ensino, centros hospitalares, centros para pessoas idosas ou com deficiência, ou similares, serão implementadas medidas específicas relativas a limitações de velocidade, estacionamento e quaisquer outras destinadas à moderação do tráfego que aumentem o nível de segurança dos utentes vulneráveis, quer através da adoção das medidas oportunas de ordenamento rodoviário e regulação do tráfego, quer de acordo com o disposto nas regulamentações municipais.

Proposta 13: Revogar os modelos do RST que permitem o estacionamento em cima do passeio



Apesar do Regulamento de Sinalização do Trânsito especificar que estes modelos “podem ser utilizados apenas em situações que não comprometam o trânsito dos peões” e sendo certo que tal avaliação deveria estar sujeita ao Decreto-Lei n.º 163/2006 (Lei das Acessibilidades), constata-se na prática que os municípios se apoiam no RST para justificar o incumprimento das normas de acessibilidade.

Propõe-se, por isso, a revogação dos modelos 12c, 12d, 12e e 12f.

Proposta 14: Penalizações que protejam os “utilizadores vulneráveis”

Para que o reconhecimento da existência de utilizadores vulneráveis (peões e ciclistas) e do dever de especial cuidado dos utilizadores de veículos potencialmente perigosos se concretize numa melhoria efetiva da segurança dos utilizadores vulneráveis da via pública é também necessário que seja revisto o regime de contraordenações, de forma a que este incorpore, na prática, o dever de cuidado perante os utilizadores vulneráveis.

Essa revisão deve incidir, nomeadamente:

- na redução das margens de tolerância e no agravamento das consequências do excesso de velocidade em meio urbano,
- no incumprimento das distâncias de segurança para com os utilizadores vulneráveis,
- no desrespeito das passagens de atravessamento (passagens para peões e passagens para velocípedes),
- no incumprimento das regras de prioridade perante utilizadores vulneráveis
- no incumprimento das regras de ultrapassagem a pessoas em bicicleta,
- e no estacionamento ilegal nos passeios, áreas pedonais e percursos para velocípedes.

Proposta 15: Criação de sinalética que permita ao condutor de velocípede interpretar a semaforização luminosa de paragem como cedência de passagem

Hoje, em Portugal, um sinal luminoso vermelho é, para qualquer condutor, incluindo o de um velocípede, uma ordem de paragem absoluta, sem exceção possível por regulamento local.

Propõe-se a criação de uma nova norma no Código da Estrada que autorize o condutor de velocípede a deixar de estar sujeito à paragem obrigatória no sinal vermelho, passando a aplicar-se-lhe o regime da cedência de passagem (reduzir a velocidade e só prosseguir sem colocar em perigo peões ou outros condutores com prioridade) mediante a colocação de novo painel complementar definido no RST, a afixar sob o sinal luminoso.

Nota justificativa

- **Reduz o tempo de exposição do ciclista num dos pontos de maior risco: o cruzamento.** O tempo passado parado, à espera do sinal verde, num cruzamento é tempo em que o ciclista está parado junto de veículos motorizados, muitas vezes num ângulo morto, sobretudo de veículos pesados. Permitir que o ciclista prossiga mais cedo, em condições seguras e cedendo sempre a passagem, reduz esse tempo de coexistência forçada, em vez de o prolongar e evita situações de conflito geradas pela aceleração mais lenta da bicicleta face aos veículos motorizados.

- **Avaliação técnica francesa recente: nenhuma degradação de segurança, mas com um problema de compreensão do sinal que vale a pena conhecer antes de desenhar a versão portuguesa.** O Cerema (o instituto técnico francês de referência em infraestruturas e mobilidade) avaliou, em 10 cruzamentos da Metrópole de Lyon²¹, o efeito do "cédez-le-passage cycliste" (painéis M12 e R19) sobre o comportamento e a segurança dos ciclistas, com mais de 680 entrevistas e 350 horas de visionamento de vídeo. A conclusão central foi que a sinalização não degrada a segurança de nenhum tipo de utilizador e não aumentou infrações nas direções não autorizadas. Mas o mesmo estudo encontrou um problema real de deteção e compreensão: apenas cerca de metade dos ciclistas detetou a sinalização, e só 60% dos que a detetaram compreenderam corretamente o que ela autorizava.

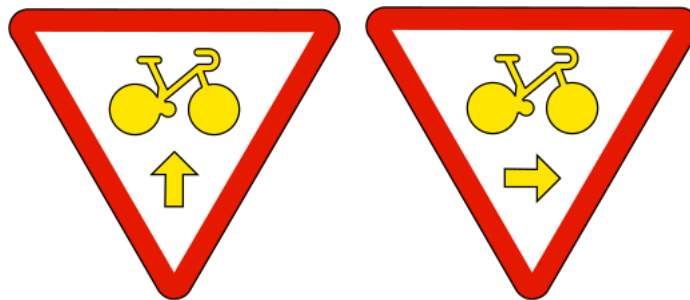
Direito comparado

País	Fonte	Sinal	Modelo
França	Décret n.º 2010-1390, de 12-11-2010 (introduziu a possibilidade); Arrêté de 12-01-2012 (regulamentou o painel na Instrução Interministerial sobre Sinalização Rodoviária, 9.ª parte)	Painel M12 , três variantes: viragem à direita, seguir em frente, viragem à esquerda (versão combinada com as três direções, pela primeira vez em Sceaux, maio de 2016)	Cedência de passagem, sem paragem obrigatória : o ciclista só tem de parar se necessário para não colocar em perigo quem tem prioridade
Bélgica	Loi du 28 décembre 2011 (aditou os sinais ao Code de la route); Loi du 15 août 2012 (derrogação à regra geral dos sinais luminosos); Arrêté Royal du 30 juillet 2022 (extensão a speed pedelecs)	Painéis B22 (viragem à direita) e B23 (seguir em frente, "sem cortar fluxos de trânsito")	Cedência de passagem, sem paragem obrigatória
Países Baixos	RVV 1990, desde a versão original	Painel fixo "rechtsaf vrij" ou painel dinâmico ("verschijnbord", que só fica legível quando a manobra é autorizada)	Cedência de passagem, sem paragem obrigatória , limitado à viragem à direita

²¹ [Carrefours à feux et vélos : évaluation à l'échelle de la Métropole de Lyon de l'effet sur les cyclistes de la signalisation autorisant le franchissement au rouge en cédant la priorité](#), 6 de outubro 2023.

Alemanha	§ 37, n.º 2 da StVO, regulamentado pela Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) de 2021	Sinal VZ 721 ("Grünpfeil für den Radverkehr", seta verde só para bicicletas), distinto do sinal geral de seta verde para todos os veículos (em vigor desde 1978/1994)	Modelo mais exigente: o ciclista tem de parar obrigatoriamente antes de virar à direita, mesmo com o sinal — mais próximo de um "STOP" do que de uma cedência de passagem pura
-----------------	--	--	--

Painéis franceses



Proposta de redação

RST — novo painel complementar, com 3 variantes

H54-D (direita), **H54-F** (frente) e **H54-E** (esquerda) — painel complementar, de fundo branco com pictograma preto (um velocípede e uma seta indicando a direção autorizada), a afixar por baixo do sinal luminoso, na coluna correspondente ao movimento de velocípedes. A presença do painel autoriza os condutores de velocípedes a prosseguir na direção indicada mesmo com o sinal luminoso na cor vermelha ou amarela, nos termos e condições fixados no artigo do Código da Estrada correspondente (ver abaixo).

A instalação de cada painel, em cada cruzamento e em cada direção, fica dependente de decisão da autoridade de trânsito local (câmara municipal ou entidade responsável pela via), mediante verificação prévia das condições de segurança e visibilidade.

Código da Estrada — novo artigo

Secção IV. Cedência de Passagem

Artigo 31.º-A *Cedência de passagem de velocípedes em sinal luminoso*

1 - Quando um painel complementar próprio indicar que a circulação de velocípedes é autorizada numa determinada direção, mesmo com o sinal luminoso na cor vermelha ou amarela, o condutor de velocípede que pretenda seguir nessa direção fica dispensado da paragem obrigatória, devendo, no entanto, reduzir a velocidade e só prosseguir depois de se assegurar que pode fazê-lo sem perigo, cedendo sempre a passagem aos peões que atravessem ou se preparem para atravessar e aos condutores que circulem com prioridade na via que vai atravessar.

2 - O disposto no número anterior aplica-se apenas ao movimento e à direção expressamente indicados pelo painel complementar, não dispensando o condutor de velocípede da paragem obrigatória perante o sinal luminoso relativamente a qualquer outro movimento.

3 - Quem infringir o disposto no n.º 1, nomeadamente prosseguindo sem ceder a passagem, é sancionado com coima de 60 a 300 euros.

Proposta 16: Criar regras específicas para grupos de ciclistas

Propõe-se a criação de regras específicas para a proteção de ciclistas que circulam em grupo, a exemplo de Espanha.

Para além dos pelotões em treino desportivo ou grupos em cicloturismo, nos últimos anos Portugal tem assistido à expansão dos chamados “comboios de bicicleta”, grupos de pessoas que se deslocam conjuntamente em bicicleta, frequentemente em percursos organizados para acompanhar crianças e jovens nos trajetos para a escola. Esta realidade tem vindo a ser promovida por diversas autarquias e também pela Direcção-Geral da Educação. As regras de circulação devem reconhecer e proteger estes grupos como unidades móveis únicas, permitindo que o conjunto circule de forma coesa e segura, em vez de sujeitar cada pessoa a regras concebidas exclusivamente para a circulação individual. O Código da Estrada deve acompanhar a evolução das práticas de mobilidade e adaptar-se continuamente às transformações da sociedade e do sistema de transportes.

Nota justificativa

- **A coesão do grupo é, em si mesma, um fator de segurança, e a lei não deve dificultá-la.** As interseções são pontos críticos onde pode ser difícil manter a coesão se os condutores não cederem passagem ao grupo como um todo. Um grupo de ciclistas que se mantém unido é mais visível, mais previsível para os demais

condutores e mais fácil de ultrapassar numa única manobra do que uma sucessão de ciclistas isolados. Exigir, como a lei faz hoje sem o querer, que cada ciclista guarde a distância de segurança do artigo 18.º em relação ao colega da frente, ou tratar como ultrapassagens as trocas de posição dentro do próprio grupo, não protege ninguém: obriga apenas a comportamentos artificiais, sem correspondência com a forma como os grupos de ciclistas circulam com segurança na prática.

- **Regulariza uma prática já comum e cada vez mais promovida pelas autarquias.** Os "comboios de bicicletas" (deslocações coletivas e organizadas, tipicamente de crianças acompanhadas por adultos, num trajeto e horário fixos) são hoje promovidos por vários municípios portugueses e enquadram-se no objetivo mais lato de mobilidade escolar ativa que também tem expressão em iniciativas ligadas à Direção-Geral da Educação, designadamente o projeto "Desporto Escolar sobre Rodas" (ensino do saber andar de bicicleta e educação rodoviária nas escolas). O Código da Estrada não reconhece hoje esta figura nem lhe dá qualquer proteção específica.
- **Precedente já existente no próprio Código da Estrada.** A ideia de proteger uma formação organizada como um todo, dando-lhe prioridade e impondo aos demais o dever de não a interromper, não é estranha ao direito português: o artigo 32.º do CE já obriga os condutores a ceder a passagem a colunas militares ou militarizadas e a escoltas policiais (n.º 1), impondo reciprocamente a essas colunas o dever de tomar as precauções necessárias para não embarçar o trânsito (n.º 4). Esta proposta aplica a mesma lógica, adaptada, a formações de velocípedes.

Direito comparado: Espanha

Reglamento General de Circulación, artigos 54, 64, 84 e 85

“Artículo 64. Normas generales y prioridad de paso de ciclistas.

*2. Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a otros vehículos:
(...)*

c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta”

“Artículo 54. Distancias entre vehículos.

1. (...) No obstante, se permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación (...).”

“Artículo 84. Obligaciones del que adelanta antes de iniciar la maniobra.

(...)

5. A los efectos de este artículo, no se consideran adelantamientos los producidos entre ciclistas que circulen en grupo»

“Artículo 85. Obligaciones del que adelanta durante la ejecución de la maniobra.

4. (...) Cuando los conductores de bicicletas circulen en grupo, se considerarán como una única unidad móvil.”

Tradução (PT):

Artigo 64.º. Normas gerais e prioridade de passagem dos ciclistas.

2. Os ciclistas têm prioridade de passagem em relação aos outros veículos:

(...)

c) Quando, ao circularem em grupo, o primeiro já tiver iniciado o atravessamento ou tiver entrado numa rotunda

Artigo 54.º. Distâncias entre veículos.

1. (...) No entanto, será permitido aos ciclistas circular em grupo sem manter essa distância (...)

Artigo 84.º. Obrigações de quem ultrapassa antes de iniciar a manobra.

(...)

5. Para efeitos do presente artigo, não são consideradas ultrapassagens as que ocorram entre ciclistas que circulem em grupo.

Artigo 85.º. Obrigações de quem ultrapassa durante a execução da manobra.

(...)

4. (...) Quando os ciclistas circularem em grupo, serão considerados como uma única unidade móvel.

Proposta 17: Quantificação da redução de velocidade na ultrapassagem a “utilizadores vulneráveis” fora das localidades

Propõe-se a quantificação da redução mínima de velocidade a observar fora das localidades durante a manobra de ultrapassagem a peões ou velocípedes, seguindo o modelo espanhol.

Direito comparado: Espanha

Reglamento General de Circulación, artigo 85.º, n.º 4.

“4. Cuando se adelante a peatones, animales, vehículos de tracción animal, ciclomotores, vehículos de movilidad personal, ciclistas o conjunto de ciclistas, el conductor que adelanta deberá tener especial cuidado con la maniobra, con objeto de evitar crear cualquier situación de peligro para éstos. [...] Además, si el adelantamiento se efectúa fuera de poblado, antes de iniciar la maniobra, y durante toda su ejecución, el conductor que adelanta deberá reducir la velocidad respecto al límite existente en la vía en al menos 20 km/h, a fin de garantizar que los usuarios adelantados no vean comprometida su estabilidad y seguridad.”

Tradução (PT, apenas a frase relevante): "Além disso, se a ultrapassagem se realizar fora de uma localidade, antes de iniciar a manobra e durante toda a sua execução, o condutor deve reduzir a velocidade em relação ao limite existente na via em, pelo menos 20 km/h, de forma a garantir que os utilizadores ultrapassados não vejam comprometidas a sua estabilidade e segurança."

Proposta de redação (Código da Estrada)

Artigo 38.º *Realização da manobra [de ultrapassagem]*

2 e) Na ultrapassagem de velocípedes ou à passagem de peões que circulem ou se encontrem na berma, guarda a distância lateral mínima de 1,5 m e abranda a velocidade. **Fora das localidades, o condutor deve, antes de iniciar a manobra e durante toda a sua execução, reduzir a velocidade em relação ao limite de velocidade em vigor na via em, pelo menos, 20 km/h.**

Outras propostas

Código da Estrada

1. Adicionar definição de “Zona Pedonal”, zona da via pública especialmente concebida para utilização partilhada por peões, onde o trânsito de veículos pode ser regulado através de regulamento próprio.
2. Excluir grupos de velocípedes que não circulem em competição da definição de evento desportivo do artigo 8.º.
3. Esclarecer no artigo 18.º (Distância entre veículos) e no artigo 38.º (Realização da manobra [de ultrapassagem]) que, ao ultrapassar um velocípede, um veículo motorizado deve ocupar totalmente a via adjacente.
4. Acrescentar ao artigo 27.º (Limites gerais de velocidade) coimas para transgressões de até 5 km/h, dentro das localidades, ou até 10 km/h, fora das localidades, e de até 10 km/h, dentro das localidades, ou até 20 km/h, fora das localidades.
5. Remover do artigo 32.º (Cedência de passagem a certos veículos) o número 5 que estipula que não se pode atravessar uma passagem de velocípedes sem se certificar que é possível fazê-lo sem perigo de colisão (ou conflito).
6. Explicitar no artigo 39.º (Obrigação de facultar a ultrapassagem) que os velocípedes não têm que se desviar o mais possível para a direita (ou acrescentar: sem prejuízo das precauções definidas nos artigos 18 e 38).
7. Estabelecer a proibição de abrir a porta de um veículo sem verificar que esta não colidirá com um velocípede. (Artigo 53.º, Regras gerais [do transporte de pessoas e cargas])
8. No artigo 70.º (Regras gerais [dos parques e zonas de estacionamento]), estabelecer um mínimo de 5% de estacionamento para velocípedes (à semelhança dos motociclos).
9. Não proibir triciclos ou reboques nas ciclovias. (Artigo 78.º, Pistas especiais)
10. Esclarecer que pessoas em patins, trotinetes e afins devem preferencialmente usar a ciclovia, não obrigatoriamente (Art. 78.º, n.º 5).
11. No artigo 90.º (Regras de condução), permitir que os velocípedes se façam rebocar. (p.ex.: bicicletas de crianças rebocadas por adultos).
12. Acrescentar um novo número ao artigo 101.º (Atravessamento da faixa de rodagem) que estabeleça explicitamente que os peões têm prioridade nas passagens para peões.
13. No artigo 103.º (Cuidados a observar pelos condutores [em relação ao trânsito de peões]), esclarecer que os condutores devem ter em consideração peões ou velocípedes que se estejam a aproximar da passagem e que estes têm prioridade.
14. Esclarecer, no artigo 113.º (Reboque de veículos de duas rodas e carro lateral), que os velocípedes podem ser equipados com uma ou mais cadeiras, bem como um ou mais assentos, especialmente concebidos para o transporte de crianças e não com apenas uma.
15. Reduzir a magnitude do excesso velocidade que constitui contraordenação grave (artigo 145.º)
16. Considerar contraordenações graves as violações das regras de ultrapassagem a velocípedes ou passagem por peões que circulem na berma.

17. Considerar contraordenação muito grave (com dedução de pontos) o estacionamento ou paragem no passeio ou na ciclovia.

Regulamento de Sinalização do Trânsito

1. Especificar as cores permitidas para as ciclovias M10 e M10a (artigo 61.º) por forma a criar uma linguagem visual consistente.
2. Incluir M12 e M12a (linhas amarelas) novamente nas coimas do artigo 65.º
3. Mudar o nome do sinal A17 de “Saída de velocípedes” para “Velocípedes na estrada”
4. Novo sinal C14d - Proibição de ultrapassar velocípedes.



5. Novo sinal H4a - Ruas sem saída, com passagem para peões e velocípedes.



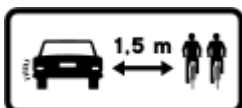
6. Novo sinal H7b - Passagem para Peões e Velocípedes.



7. Novo sinal - Caixa avançada para veículos de duas rodas.



8. Novo painel adicional com a informação de que a ultrapassagem a velocípedes deve ser efetuada usando a via adjacente e conservando uma distância lateral de 1,5 m.



9. **Introdução dos conceitos de sharrows e de ruas com prioridade para a bicicleta**²²: seguindo exemplos de outros países europeus, como as *Ciclocalle* em Espanha, as *fietsstraten* nos Países Baixos e na Bélgica, as *Fahrradstraßen* na Alemanha, *Vélorue* em França, etc.



10. **Adopção dos «dentes de tubarão» como marcação rodoviária de cedência de passagem**: sequência de pequenos triângulos brancos, com o vértice apontado para o sentido do tráfego que deve ceder passagem, tornando visualmente clara a prioridade da via transversal ou dos seus utilizadores.
11. Acrescentar a definição de características e dimensões referentes a sinalização vertical e horizontal para velocidades em arruamentos urbanos de 10 até 30 km/h. (Art. 16.º e Quadros I a XVI, XXXVI e XLII a L)

²² [What is a Bicycle Street? – Beyond the Automobile](#)