

Pedro Miguel Silva - Assessor da Presidência da ANSR

Alguma da História do Código da Estrada e da Legislação Rodoviária

No meu artigo de março último, abordei as recentes alterações ao Código da Estrada (CE), tendo-me proposto escrever em breve um outro artigo com a sequência e incidências que têm caracterizado a vida do CE em Portugal. Promessa feita, promessa cumprida: hoje pretendo dar uma visão daquela que tem sido a história da legislação rodoviária no nosso país, destacando algumas das suas principais medidas.

Como já havia dito no meu último artigo, não se pode considerar a Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro, como um novo CE, mas sim a décima terceira alteração ao mesmo, o qual data de 1994.

O início desta viagem leva-nos ao século XX, mais concretamente a 1901(1) e 1911(2), anos da publicação dos primeiros regulamentos sobre circulação dos automóveis, nomeadamente as primeiras regras de circulação, bem como da aprovação do modelo de automóvel, livrete e exigência legal para a condução. Em 1901, o limite máximo de velocidade dentro das localidades era de 10 km/h.

O ano de 1928(3) trouxe a regra de circulação pela direita e a regra de cedência de passagem ao veículo que se apresentasse pela direita. Também o regime da circulação pedonal relativo ao atravessamento de vias foi consagrado, mediante a criação das passagens para peões. Foi também neste ano que foi instituído o sinal rodoviário de perigo. Por outro lado, o limite máximo de velocidade dentro das localidades passou para 30 km/h.

O CE de 1930(4) e Regulamento do CE de 1931 (5) introduziram a obrigatoriedade do uso de pneumáticos nos veículos automóveis, assim como consagrou o aumento da velocidade máxima dentro das localidades para 50 km/h. No que respeita à sinalização rodoviária, assinala-se a criação de mais 12 sinais de trânsito.

O ano de 1954 será, porventura, um dos mais importantes na história da legislação rodoviária, ano em que foi publicado um novo CE(6), o qual continha um conjunto de normas inovadoras. Destas, destaco o aumento da velocidade máxima dentro das localidades para 60 km/h, não existindo limites fora destas, e o acolhimento de normas decorrentes do direito internacional, nomeadamente da Convenção de Genebra de 1949, sobre trânsito rodoviário.

Outra novidade prendeu-se com a consagração do regime de prioridade de passagem a veículos motorizados e do princípio da posição relativa dos veículos. Ainda em 1954, é publicado o Regulamento do Código da Estrada(7), diploma que veio regular a sinalização rodoviária (significado e características), bem como as matérias relativas às características dos veículos, matrículas, inspeções e habilitação legal para conduzir.

A década de 70 assistiu ao choque petrolífero, sendo que essa realidade influenciou a circulação rodoviária em Portugal, tendo sido fixados limites máximos de velocidade. Em 1973, foi fixado o limite máximo temporário de 80 km/h fora das localidades e de 100 km/h nas autoestradas (8). Em 1976, com a crise do abastecimento de combustíveis mais atenuada, os limites máximos de velocidade foram elevados para 90 km/h fora das localidades e 120 km/h nas autoestradas(9). Ainda na década de 70, em 1977, foi consagrada a obrigatoriedade do uso de cintos de segurança nos bancos dianteiros, fora das localidades(10).

Na década de 80, concretamente em 1982, introduz-se o sancionamento à condução sob influência do álcool(11): inibição de conduzir por um período de oito dias a três meses para quem apresentasse uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,80 g/l e inferior a 1,2 g/l, e inibição de conduzir de 30 dias a seis meses para quem apresentasse um valor igual ou superior a 1,2 g/l. Ainda na década de 80, mais precisamente em 1986, é consagrada a obrigatoriedade do uso de capacete de proteção para condutores e passageiros de motociclos(12).

Os anos 90 assumem, na minha opinião, uma importância significativa para o direito rodoviário português, atendendo ao conjunto de diplomas aprovados. Logo em 1990, o valor da taxa de álcool no sangue a partir da qual seria infração, baixa para 0,50 g/l(13). Em 1992, surge o regime das inspeções periódicas obrigatórias aos veículos.

Em 1994, é publicado e entra em vigor o atual CE(14), diploma que sujeita ao regime contraordenacional todas as infrações dele constantes. Outra das novidades é a criação do registo individual do condutor, vulgo cadastro rodoviário, bem como a obrigatoriedade da utilização de sistemas de retenção para crianças.

O ano de 1998 fica assinalado por alterações ao CE(15) e pela aprovação do Regulamento da Sinalização de Trânsito(16). Da entrada em vigor destes diplomas, resultou um aumento dos limites máximos da sanção acessória, a criação do instituto da reincidência (dobrando os limites mínimos da sanção acessória). Por outro lado, é indicada a sinalização rodoviária (significado e características)

passível de ser colocada na via pública e são consagradas soluções jurídicas resultantes da Convenção de Viena de 1968.

Já no século XXI, o CE sofreu uma importante alteração em 2005(17), da qual resultou a redução dos valores do excesso de velocidade a partir dos quais as contraordenações passam a graves e muito graves. É também imposta a obrigatoriedade da utilização de sistemas de retenção para crianças até 12 anos ou 150 cm de altura. Outra das novidades, prende-se com a duração do período probatório para os recém-habilitado a conduzir: passa de dois para três anos. Outra das alterações que maior impacto teve nos condutores, foi o facto da utilização indevida do telemóvel durante o exercício da condução passar a ser tipificada como infração grave, quando até então era considerada leve.

Mais recentemente, destaco ainda as alterações ao direito rodoviário introduzidas em 2006, relativas ao transporte coletivo de crianças(18) e, em 2007, a entrada em vigor do regulamento da fiscalização da condução sob a influência do álcool e substância psicotrópicas.

E assim termina esta viagem à história do direito rodoviário português, esperando ter contribuído para um melhor entendimento dos seus antecedentes e das principais incidências, algumas das quais ainda hoje bastante atuais.

(1) – Decreto de 3 de outubro de 1901; (2) – Decreto de 27 de maio de 1911; (3) – Decreto n.º 14 988, de 6 de fevereiro de 1928 e Decreto n.º 15 536, de 31 de maio de 1928; (4) – Decreto n.º 18 405, de 31 de maio de 1930; (5) – Decreto n.º 19 545, de 31 de março de 1931; (6) -Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de maio de 1954; (7) – Decreto n.º 39 987, de 22 de dezembro de 1954; (8) – Portaria n.º 832/73, de 22 de novembro; (9) – Portaria n.º 332/76, de 3 de junho; (10) – Portaria n.º 758/77, de 15 de dezembro, conjugada com a Portaria n.º 773/78, de 29 de dezembro; (11) – Lei n.º 3/82, de 29 de março; (12) – Decreto Regulamentar n.º 59/86, de 15 de outubro; (13) Decreto-Lei n.º 124/90, de 14 de abril; (14) – Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio; (15) – Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de janeiro; (16) – Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de outubro; (17) – Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro; (18) – Lei n.º 13/2006, de 17 de abril