



DIÁRIO DA REPÚBLICA

SUMÁRIO

Ministério da Administração Interna

Decreto-Lei n.º 44/2005:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 53/2004, de 4 de Novembro, altera o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio 1554

Decreto-Lei n.º 45/2005:

Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/56/CE, da Comissão, de 14 de Setembro, que altera a Directiva n.º 91/439/CEE, do Conselho, relativa à carta de condução 1625

Decreto-Lei n.º 46/2005:

Transpõe para a ordem jurídica interna as Directivas n.ºs 2002/85/CE e 2004/11/CE, do Parlamento Europeu

e do Conselho, de 5 de Novembro e de 11 de Fevereiro, respectivamente, aprovando o Regulamento dos Dispositivos de Limitação de Velocidade de Determinadas Categorias de Veículos Automóveis 1639

Tribunal Constitucional

Acórdão n.º 650/2004:

Declara a inconstitucionalidade, com força obrigatória geral, da norma constante do primeiro período do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes, aprovada pela Portaria n.º 403/75, de 30 de Junho, alterada pelas Portarias n.ºs 1116/80, de 31 de Dezembro, e 736-D/81, de 28 de Agosto, na parte em que a mesma exclui inteiramente a responsabilidade do caminho de ferro pelos danos causados aos passageiros resultantes de atrasos, supressão de comboios ou perdas de enlace 1651

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Decreto-Lei n.º 44/2005

de 23 de Fevereiro

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, subli-

nar 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:

Artigo 1.º

Objecto

Os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 7.º, 8.º, 10.º, 11.º, 13.º, 14.º, 16.º, 17.º, 19.º, 20.º, 21.º, 22.º, 23.º, 24.º, 25.º, 26.º, 27.º, 28.º, 31.º, 32.º, 34.º, 35.º, 36.º, 39.º, 41.º, 42.º, 48.º, 49.º, 50.º, 53.º, 54.º, 55.º, 56.º, 57.º, 58.º, 59.º, 60.º, 61.º, 62.º, 63.º, 64.º, 65.º, 66.º, 70.º, 71.º, 72.º, 73.º, 77.º, 78.º, 79.º, 81.º, 82.º, 84.º, 85.º, 87.º, 88.º, 89.º, 90.º, 91.º, 92.º, 93.º, 94.º, 95.º, 96.º, 97.º, 99.º, 100.º, 101.º, 102.º, 103.º, 104.º, 106.º, 107.º, 108.º, 109.º, 110.º, 112.º, 113.º, 114.º, 115.º, 116.º, 117.º, 118.º, 119.º, 120.º, 121.º, 122.º, 123.º, 124.º, 125.º, 126.º, 127.º, 129.º, 130.º, 131.º, 132.º, 133.º, 134.º, 135.º, 136.º, 137.º, 138.º, 139.º, 140.º, 141.º, 142.º, 143.º, 144.º, 145.º, 146.º, 147.º, 148.º, 149.º, 150.º, 151.º, 152.º, 153.º, 154.º, 155.º, 156.º, 157.º, 158.º, 159.º, 160.º, 161.º, 162.º, 163.º, 164.º, 165.º, 166.º, 167.º, 168.º, 169.º, 170.º, 171.º, 172.º, 173.º, 174.º e 175.º, bem como as epígrafes dos capítulos I, II e III do título VI do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, revisto e republicado pelos Decretos-Leis n.ºs 2/98, de 3 de Janeiro, e 265-A/2001, de 28 de Setem-

bro, e alterado pela Lei n.º 20/2002, de 21 de Agosto, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

- 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 direccional’ — 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)
- 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

[...]

- 1 —
- 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

[...]

- 1 —
- 2 —
- 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

[...]

- 1 —
- 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

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 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 7.º

[...]

- 1 — As prescrições resultantes dos sinais prevalecem sobre as regras de trânsito.
- 2 —
- 3 —

Artigo 8.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 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 se trate de pessoas singulares ou colectivas, acrescida de € 50 por cada um dos condutores participantes ou concorrentes.

6 — Os organizadores de manifestação desportiva envolvendo peões ou animais em violação ao disposto no n.º 1 são sancionados com coima de € 300 a € 1500, acrescida de € 30 por cada um dos participantes ou concorrentes.

Artigo 10.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 — A proibição e o condicionamento referidos nos números anteriores são precedidos de divulgação através da comunicação social, distribuição de folhetos nas zonas afectadas, afixação de painéis de informação ou outro meio adequado.
- 4 —

Artigo 11.º

[...]

- 1 —
- 2 — Os condutores devem, durante a condução, abster-se da prática de quaisquer actos que sejam susceptíveis de prejudicar o exercício da condução com segurança.
- 3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 13.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 60 a € 300, salvo o disposto no número seguinte.
- 4 — Quem circular em sentido oposto ao estabelecido é sancionado com coima de € 250 a € 1250.

Artigo 14.º

[...]

- 1 —
- 2 —

3 — Ao trânsito em rotundas, situadas dentro e fora das localidades, é também aplicável o disposto no número anterior, salvo no que se refere à paragem e estacionamento.

4 — *(Anterior n.º 3).*

Artigo 16.º

Placas, postes, ilhéus e dispositivos semelhantes

1 — Nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas o trânsito faz-se por forma a dar a esquerda à parte central dos mesmos ou às placas, postes, ilhéus direccionais ou dispositivos semelhantes existentes, desde que se encontrem no eixo da faixa de rodagem de que procedem os veículos.

2 — Quando na faixa de rodagem exista algum dos dispositivos referidos no n.º 1, o trânsito, sem prejuízo do disposto nos artigos 13.º e 14.º, faz-se por forma a dar-lhes a esquerda, salvo se se encontrarem numa via de sentido único ou na parte da faixa de rodagem afecta a um só sentido, casos em que o trânsito se pode fazer pela esquerda ou pela direita, conforme for mais conveniente.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 17.º

[...]

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

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

Artigo 19.º

Visibilidade reduzida ou insuficiente

(Anterior artigo 23.º)

Artigo 20.º

Veículos de transporte colectivo de passageiros

(Anterior artigo 19.º)

Artigo 21.º

Sinalização de manobras

(Anterior artigo 20.º)

Artigo 22.º

Sinais sonoros

1 — *(Anterior n.º 1 do artigo 21.º)*

2 — *(Anterior n.º 2 do artigo 21.º)*

3 — Exceptuam-se do disposto nos números anteriores os sinais de veículos de polícia ou que transitam em prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público.

4 — *(Anterior n.º 4 do artigo 21.º)*

5 — Nos veículos de polícia e nos veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público podem ser utilizados avisadores sonoros especiais, cujas características e condições de utilização são fixadas em regulamento.

6 — Não é permitida em quaisquer outros veículos a instalação ou utilização dos avisadores referidos no número anterior nem a emissão de sinais sonoros que se possam confundir com os emitidos por aqueles dispositivos.

7 — *(Anterior n.º 7 do artigo 21.º)*

8 — Quem infringir o disposto no n.º 6 é sancionado com coima de € 500 a € 2500 e com perda dos objectos, devendo o agente de fiscalização proceder à sua imediata remoção e apreensão ou, não sendo ela possível, apreender o documento de identificação do veículo até à efectiva remoção e apreensão daqueles objectos, sendo, neste caso, aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto no n.º 5 do artigo 161.º

Artigo 23.º

Sinais luminosos

1 — Quando os veículos transitarem fora das localidades com as luzes acesas por insuficiência de visibilidade, os sinais sonoros podem ser substituídos por sinais luminosos, através da utilização alternada dos máximos com os médios, mas sempre sem provocar encandeamiento.

2 — Dentro das localidades, durante a noite, é obrigatória a substituição dos sinais sonoros pelos sinais luminosos utilizados nas condições previstas no número anterior.

3 — Os veículos de polícia e os veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público podem utilizar avisadores luminosos especiais, cujas características e condições de utilização são fixadas em regulamento.

4 — Os veículos que, em razão do serviço a que se destinam, devam parar na via pública ou deslocar-se em marcha lenta devem utilizar avisadores luminosos especiais, cujas características e condições de utilização são fixadas em regulamento.

5 — Não é permitida em quaisquer outros veículos a instalação ou utilização dos avisadores referidos nos números anteriores.

6 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 2 e 4 é sancionado com coima de € 60 a € 300.

7 — Quem infringir o disposto no n.º 5 é sancionado com coima de € 500 a € 2500 e com perda dos objectos, devendo o agente de fiscalização proceder à sua imediata remoção e apreensão ou, não sendo ela possível, apreender o documento de identificação do veículo até à efectiva remoção e apreensão daqueles objectos, sendo, neste caso, aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto no n.º 5 do artigo 161.º

Artigo 24.º

[...]

1 —

2 —

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 25.º

[...]

1 — Sem prejuízo dos limites máximos de velocidade fixados, o condutor deve moderar especialmente a velocidade:

a)

b)

- c)
 d)
 e)
 f)
 g)
 h)
 i)
 j) Sempre que exista grande intensidade de trânsito.

Artigo 26.º

[...]

- 1 —
 2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 60 a € 300, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 27.º

[...]

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

1 —

| | Dentro das localidades | Auto-estradas | Vias reservadas a automóveis e motociclos | Restantes vias públicas |
|---|------------------------|---------------|---|-------------------------|
| Ciclomotores e quadriciclos | 40 | — | — | 45 |
| Motociclos: | | | | |
| De cilindrada superior a 50 cm ³ e sem carro lateral | 50 | 120 | 100 | 90 |
| Com carro lateral ou com reboque | 50 | 100 | 80 | 70 |
| De cilindrada não superior a 50 cm ³ | 40 | — | — | 60 |
| Triciclos | 50 | 100 | 90 | 80 |
| Automóveis ligeiros de passageiros e mistos: | | | | |
| Sem reboque | 50 | 120 | 100 | 90 |
| Com reboque | 50 | 100 | 80 | 70 |
| Automóveis ligeiros de mercadorias: | | | | |
| Sem reboque | 50 | 110 | 90 | 80 |
| Com reboque | 50 | 90 | 80 | 70 |
| Automóveis pesados de passageiros: | | | | |
| Sem reboque | 50 | 100 | 90 | 80 |
| Com reboque | 50 | 90 | 90 | 70 |
| Automóveis pesados de mercadorias: | | | | |
| Sem reboque ou com semi-reboque | 50 | 90 | 80 | 80 |
| Com reboque | 40 | 80 | 70 | 70 |
| Tractores agrícolas ou florestais | 30 | — | — | 40 |
| Máquinas agrícolas, motocultivadores e tractocarros | 20 | — | — | 20 |
| Máquinas industriais: | | | | |
| Sem matrícula | 30 | — | — | 30 |
| Com matrícula | 40 | 80 | 70 | 70 |

2 —

a) Se conduzir automóvel ligeiro ou motociclo, com as seguintes coimas:

- 1.º De € 60 a € 300, se exceder até 20 km/h, dentro das localidades, ou até 30 km/h, fora das localidades;
 2.º De € 120 a € 600, se exceder em mais de 20 km/h e até 40 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 30 km/h e até 60 km/h, fora das localidades;
 3.º De € 300 a € 1500, se exceder em mais de 40 km/h e até 60 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 60 km/h e até 80 km/h, fora das localidades;
 4.º De € 500 a € 2500, se exceder em mais de 60 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 80 km/h, fora das localidades;

b) Se conduzir outros veículos, com as seguintes coimas:

- 1.º De € 60 a € 300, se exceder até 10 km/h, dentro das localidades, ou até 20 km/h, fora das localidades;

2.º De € 120 a € 600, se exceder em mais de 10 km/h e até 20 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 20 km/h e até 40 km/h, fora das localidades;

3.º De € 300 a € 1500, se exceder em mais de 20 km/h e até 40 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 40 km/h e até 60 km/h, fora das localidades;

4.º De € 500 a € 2500, se exceder em mais de 40 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 60 km/h, fora das localidades.

3 — O disposto no número anterior é também aplicável aos condutores que excedam os limites máximos de velocidade que lhes tenham sido estabelecidos ou que tenham sido especialmente fixados para os veículos que conduzem.

4 —

5 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, quando a velocidade for controlada através de tacógrafo e tiver sido excedido o limite máximo de velocidade permitido ao veículo, considera-se que a contra-ordenação é praticada no local onde for efectuado o controlo.

6 — Sem prejuízo do disposto no artigo 26.º, nas auto-estradas os condutores não podem transitar a velocidade instantânea inferior a 50 km/h.

7 — Quem conduzir a velocidade inferior ao limite estabelecido no número anterior é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 28.º

[...]

1 —
 2 —
 3 —
 4 — Os automóveis ligeiros de mercadorias e os automóveis pesados devem ostentar à retaguarda a indicação dos limites máximos de velocidade a que nos termos do n.º 1 do artigo 27.º estão sujeitos fora das localidades, nas condições a fixar em regulamento.

5 — É aplicável às infracções aos limites máximos estabelecidos nos termos deste artigo o disposto nos n.ºs 2 e 4 do artigo anterior.

6 — Quem infringir os limites mínimos de velocidade instantânea estabelecidos nos termos deste artigo é sancionado com coima de € 60 a € 300.

7 — Quem infringir o disposto no n.º 4 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 31.º

Cedência de passagem em certas vias ou troços

1 —
 a)
 b) Que entre numa auto-estrada ou numa via reservada a automóveis e motociclos, pelos respectivos ramais de acesso;
 c)
 2 —
 3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 120 a € 600, salvo se se tratar do disposto na alínea b), caso em que a coima é de € 250 a € 1250.
 4 — Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 250 a € 1250.

Artigo 32.º

[...]

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo anterior, os condutores devem ceder a passagem às colunas militares ou militarizadas, bem como às escoltas policiais.

2 — Nos cruzamentos e entroncamentos os condutores devem ceder passagem aos veículos que se deslocam sobre carris.

3 — As colunas e as escoltas a que se refere o n.º 1, bem como os condutores de veículos que se deslocam sobre carris, devem tomar as precauções necessárias para não embaraçar o trânsito e para evitar acidentes.

4 — O condutor de um velocípede, de um veículo de tracção animal ou de animais deve ceder a passagem aos veículos a motor, salvo nos casos referidos nas alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo anterior.

5 —

Artigo 34.º

[...]

1 —
 2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 35.º

Disposição comum

1 — O condutor só pode efectuar as manobras de ultrapassagem, mudança de direcção ou de via de trânsito, inversão do sentido de marcha e marcha atrás em local e por forma que da sua realização não resulte perigo ou embaraço para o trânsito.
 2 —

Artigo 36.º

[...]

1 —
 2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 250 a € 1250.

Artigo 39.º

[...]

1 —
 2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 41.º

[...]

1 —
 a)
 b)
 c)
 d)
 e)
 f)
 g) Sempre que a largura da faixa de rodagem seja insuficiente.
 2 —
 3 —
 4 — Não é, igualmente, aplicável o disposto na alínea c) do n.º 1 sempre que a ultrapassagem se faça pela direita nos termos do n.º 1 do artigo 37.º
 5 —

Artigo 42.º

[...]

Nos casos previstos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 14.º e no artigo 15.º, o facto de os veículos de uma fila circularem mais rapidamente que os de outra não é considerado ultrapassagem para os efeitos previstos neste Código.

Artigo 48.º

[...]

1 — Considera-se paragem a imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para a entrada

ou saída de passageiros ou para breves operações de carga ou descarga, desde que o condutor esteja pronto a retomar a marcha e o faça sempre que estiver a impedir ou a dificultar a passagem de outros veículos.

2 —

3 — Fora das localidades, a paragem e o estacionamento devem fazer-se fora das faixas de rodagem ou, sendo isso impossível e apenas no caso de paragem, o mais próximo possível do respectivo limite direito, paralelamente a este e no sentido da marcha.

4 —

5 —

6 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 4 e 5 é sancionado com a coima de € 30 a € 150.

Artigo 49.º

[...]

1 —

a) Nas rotundas, pontes, túneis, passagens de nível, passagens inferiores ou superiores e em todos os lugares de visibilidade insuficiente;

b) A menos de 5 m para um e outro lado dos cruzamentos, entroncamentos ou rotundas, sem prejuízo do disposto na alínea e) do presente número e na alínea a) do n.º 2;

c) A menos de 5 m para a frente e 25 m para trás dos sinais indicativos da paragem dos veículos de transporte colectivo de passageiros ou a menos de 6 m para trás daqueles sinais quando os referidos veículos transitarem sobre carris;

d)

e) A menos de 20 m antes dos sinais verticais ou luminosos se a altura dos veículos, incluindo a respectiva carga, os encobrir;

f) [Anterior alínea g).]

g) [Anterior alínea h).]

2 — Fora das localidades, é ainda proibido:

a) Parar ou estacionar a menos de 50 m para um e outro lado dos cruzamentos, entroncamentos, rotundas, curvas ou lombas de visibilidade reduzida;

b) Estacionar nas faixas de rodagem;

c) Parar na faixa de rodagem, salvo nas condições previstas no n.º 3 do artigo anterior.

3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 30 a € 150, salvo se se tratar de paragem ou estacionamento nas passagens de peões ou de velocípedes e nos passeios, impedindo a passagem de peões, caso em que a coima é de € 60 a € 300.

4 — Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 60 a € 300, salvo se se tratar de estacionamento de noite nas faixas de rodagem, caso em que a coima é de € 250 a € 1250.

Artigo 50.º

[...]

1 —

a) Impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao sentido contrário, conforme o trânsito se faça num ou em dois sentidos;

b)

c)

d)

e)

f)

g)

h)

i) De veículos ostentando qualquer informação com vista à sua transacção, em parques de estacionamento.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 30 a € 150, salvo se se tratar do disposto nas alíneas c), f) e i), casos em que a coima é de € 60 a € 300.

Artigo 53.º

[...]

1 —

2 — A entrada ou saída de pessoas e as operações de carga ou descarga devem fazer-se o mais rapidamente possível, salvo se o veículo estiver devidamente estacionado e as pessoas ou a carga não ocuparem a faixa de rodagem e sempre de modo a não causar perigo ou embaraço para os outros utentes.

3 —

Artigo 54.º

[...]

1 —

2 —

3 —

4 —

5 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

6 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 3 e 4 é sancionado com coima de € 60 a € 300, aplicável por cada pessoa transportada indevidamente, devendo o veículo ficar imobilizado até que a situação seja regularizada.

Artigo 55.º

Transporte de crianças em automóvel

1 — As crianças com menos de 12 anos de idade e menos de 150 cm de altura, transportadas em automóveis equipados com cintos de segurança, devem ser seguras por sistema de retenção homologado e adaptado ao seu tamanho e peso.

2 — O transporte das crianças referidas no número anterior deve ser efectuado no banco da retaguarda, salvo nas seguintes situações:

a) Se a criança tiver idade inferior a 3 anos e o transporte se fizer utilizando sistema de retenção virado para a retaguarda, não podendo, neste caso, estar activada a almofada de ar frontal no lugar do passageiro;

b) Se a criança tiver idade igual ou superior a 3 anos e o automóvel não dispuser de cintos de segurança no banco da retaguarda, ou não dispuser deste banco.

3 — Nos automóveis que não estejam equipados com cintos de segurança é proibido o transporte de crianças de idade inferior a 3 anos.

4 — Nos automóveis destinados ao transporte público de passageiros podem ser transportadas crianças sem observância do disposto nos números anteriores, desde que não o sejam nos bancos da frente.

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600 por cada criança transportada indevidamente.

Artigo 56.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)
- f)
- g) Tratando-se de veículos destinados ao transporte de passageiros, aquela não prejudique a correcta identificação dos dispositivos de sinalização, de iluminação e da chapa de matrícula e não ultrapasse os contornos envolventes do veículo, salvo em condições excepcionais fixadas em regulamento;

- h)
- i)

4 —

5 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 1 e 2 é sancionado com coima de € 60 a € 300.

6 — Quem infringir o disposto no n.º 3 é sancionado com coima de € 120 a € 600, se sanção mais grave não for aplicável, podendo ser determinada a imobilização do veículo ou a sua deslocação para local apropriado, até que a situação se encontre regularizada.

Artigo 57.º

[...]

1 — Não podem transitar nas vias públicas os veículos cujos pesos brutos, pesos por eixo ou dimensões excedam os limites gerais fixados em regulamento.

2 —

Artigo 58.º

[...]

1 — Nas condições fixadas em regulamento, pode ser permitido pela entidade competente o trânsito de veículos de peso ou dimensões superiores aos legalmente fixados ou que transportem objectos indivisíveis que excedam os limites da respectiva caixa.

2 — Do regulamento referido no número anterior devem constar as situações em que o trânsito daqueles veículos depende de autorização especial.

3 — (Anterior n.º 2.)

4 — Pode ser exigida aos proprietários dos veículos a prestação de caução ou seguro destinados a garantir

a efectivação da responsabilidade civil pelos danos que lhes sejam imputáveis, assim como outras garantias necessárias ou convenientes à segurança do trânsito, ou relativas à manutenção das condições técnicas e de segurança do veículo.

5 — Quem, no acto da fiscalização, não exhibir autorização, quando exigível, é sancionado com coima de € 600 a € 3000, salvo se proceder à sua apresentação no prazo de oito dias à autoridade indicada pelo agente de fiscalização, caso em que a coima é de € 60 a € 300.

6 — O não cumprimento dos limites de peso e dimensões ou do percurso fixados no regulamento a que se refere o n.º 1 ou constantes da autorização concedida nos termos do n.º 2 é sancionado com coima de € 600 a € 3000.

7 — O não cumprimento de outras condições impostas pelo mesmo regulamento ou constantes da autorização é sancionado com coima de € 120 a € 600.

8 — Nos casos previstos nos n.ºs 6 e 7 pode ser determinada a imobilização do veículo ou a sua deslocação para local apropriado até que a situação se encontre regularizada

Artigo 59.º

[...]

1 — Os dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa e os reflectores que devem equipar os veículos, bem como as respectivas características, são fixados em regulamento.

2 — É proibida a utilização de luz ou reflector vermelho dirigidos para a frente ou de luz ou reflector branco dirigidos para a retaguarda, salvo:

- a) Luz de marcha atrás e da chapa de matrícula;
- b) Avisadores luminosos especiais previstos no artigo 23.º;
- c) Dispositivos de iluminação e de sinalização utilizados nos veículos que circulam ao abrigo do disposto no artigo 58.º

3 — É sancionado com coima de € 60 a € 300 quem:

- a) Conduzir veículo que não disponha de algum ou alguns dos dispositivos previstos no regulamento referido no n.º 1;
- b) Puser em circulação veículo utilizando dispositivos não previstos no mesmo regulamento ou que, estando previstos, não obedeam às características ou modos de instalação nele fixados;
- c) Infringir o disposto no n.º 2.

4 — É sancionado com coima de € 30 a € 150 quem:

- a) Conduzir veículo que não disponha de algum ou alguns dos reflectores previstos no regulamento referido no n.º 1;
- b) Puser em circulação veículo utilizando reflectores não previstos no mesmo regulamento ou que, estando previstos, não obedeam às características ou modos de instalação nele fixados;
- c) Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 62.º, conduzir veículo com avaria em algum ou alguns dos dispositivos previstos no n.º 1.

Artigo 60.º

Utilização de luzes

1 — Os dispositivos de iluminação a utilizar pelos condutores são os seguintes:

- a)
- b)
- c) Luz de nevoeiro da frente, destinada a melhorar a iluminação da estrada em caso de nevoeiro ou outras situações de visibilidade reduzida;
- d) [Anterior alínea g).]

2 — Os dispositivos de sinalização luminosa a utilizar pelos condutores são os seguintes:

- a) [Anterior alínea c) do n.º 1.]
- b) [Anterior alínea d) do n.º 1.]
- c) Luzes avisadoras de perigo, destinadas a assinalar que o veículo representa um perigo especial para os outros utentes e constituídas pelo funcionamento simultâneo de todos os indicadores de mudança de direcção;
- d) [Anterior alínea f) do n.º 1.]
- e) Luz de nevoeiro da retaguarda, destinada a tornar mais visível o veículo em caso de nevoeiro intenso ou de outras situações de redução significativa de visibilidade.

Artigo 61.º

Condições de utilização das luzes

1 — Desde o anoitecer ao amanhecer e, ainda, durante o dia sempre que existam condições meteorológicas ou ambientais que tornem a visibilidade insuficiente, nomeadamente em caso de nevoeiro, chuva intensa, queda de neve, nuvens de fumo ou pó, os condutores devem utilizar as seguintes luzes:

- a) De presença, enquanto aguardam a abertura de passagem de nível e ainda durante a paragem ou o estacionamento, em locais cuja iluminação não permita o fácil reconhecimento do veículo à distância de 100 m;
- b)
- c)
- d) De nevoeiro, sempre que as condições meteorológicas ou ambientais o imponham, nos veículos que com elas devam estar equipados.

2 —

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1, os condutores de veículos afectos ao transporte de mercadorias perigosas devem transitar durante o dia com as luzes de cruzamento acesas.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1, é obrigatório durante o dia o uso de luzes de cruzamento nos túneis sinalizados como tal e nas vias de sentido reversível.

5 — Salvo o disposto no número seguinte e se sanção mais grave não for aplicável por força de disposição especial, quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 30 a € 150.

6 — (Anterior n.º 5.)

Artigo 62.º

Avaria nas luzes

1 — Sempre que, nos termos do n.º 1 do artigo anterior, seja obrigatória a utilização de dispositivos de ilu-

minação e de sinalização luminosa, é proibido o trânsito de veículos com avaria dos dispositivos referidos na alínea b) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 60.º, salvo o disposto no número seguinte.

2 — O trânsito de veículos com avaria nas luzes é permitido quando os mesmos disponham de, pelo menos:

- a) [Anterior alínea a) do n.º 1.)]
- b) Luzes avisadoras de perigo, caso em que apenas podem transitar pelo tempo estritamente necessário até um local de paragem ou estacionamento.

3 — A avaria nas luzes, quando ocorra em auto-estrada ou via reservada a automóveis e motociclos, impõe a imediata imobilização do veículo fora da faixa de rodagem, salvo se aquele dispuser das luzes referidas na alínea a) do número anterior, caso em que a circulação é permitida até à área de serviço ou saída mais próxima.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300, devendo o documento de identificação do veículo ser apreendido nos termos e para os efeitos previstos na alínea f) do n.º 1 e no n.º 6 do artigo 161.º

Artigo 63.º

[...]

1 — Quando o veículo represente um perigo especial para os outros utentes da via devem ser utilizadas as luzes avisadoras de perigo.

2 —

3 — Os condutores devem ainda utilizar as luzes referidas no n.º 1, desde que estas se encontrem em condições de funcionamento:

- a)
- b)

4 — Nos casos previstos no número anterior, se não for possível a utilização das luzes avisadoras de perigo, devem ser utilizadas as luzes de presença, se estas se encontrarem em condições de funcionamento.

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 64.º

[...]

1 — Os condutores de veículos que transitem em missão de polícia, de prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público assinalando adequadamente a sua marcha podem, quando a sua missão o exigir, deixar de observar as regras e os sinais de trânsito, mas devem respeitar as ordens dos agentes reguladores do trânsito.

2 —

3 — A marcha urgente deve ser assinalada através da utilização dos avisadores sonoros e luminosos especiais referidos, respectivamente, nos artigos 22.º e 23.º

4 — Caso os veículos não estejam equipados com os dispositivos referidos no número anterior, a marcha urgente pode ser assinalada:

- a) Utilizando alternadamente os máximos com os médios; ou
- b) Durante o dia, utilizando repetidamente os sinais sonoros.

5 — (Anterior n.º 3.)
 6 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 65.º

[...]

1 —
 2 —
 3 —
 a)
 b) As auto-estradas e vias reservadas a automóveis e motociclos, nas quais os condutores devem deixar livre a berma.
 4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 66.º

[...]

O trânsito, paragem e estacionamento nas vias públicas de veículos que transportem cargas que pela sua natureza ou outras características o justifiquem pode ser condicionado por regulamento.

Artigo 70.º

[...]

1 —
 2 — Os parques e zonas de estacionamento podem ser afectos a veículos de certas categorias, podendo a sua utilização ser limitada no tempo ou sujeita ao pagamento de uma taxa, nos termos fixados em regulamento.
 3 — Nos parques e zonas de estacionamento podem, mediante sinalização, ser reservados lugares ao estacionamento de veículos afectos ao serviço de determinadas entidades ou utilizados no transporte de pessoas com deficiência.
 4 — (Anterior n.º 3.)

Artigo 71.º

[...]

1 —
 a)
 b) Automóveis pesados utilizados em transporte público, quando não estejam em serviço, salvo as excepções previstas em regulamentos locais;
 c) Veículos de categorias diferentes daquelas a que o parque, zona, ou lugar de estacionamento tenha sido exclusivamente afecto nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo anterior;
 d)
 2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de:
 a) € 30 a € 150, se se tratar do disposto nas alíneas b) e d);
 b) € 60 a € 300, se se tratar do disposto nas alíneas a) e c).

Artigo 72.º

[...]

1 — Nas auto-estradas e respectivos acessos, quando devidamente sinalizados, é proibido o trânsito de peões, animais, veículos de tracção animal, velocípedes, ciclomotores, motociclos e triciclos de cilindrada não superior a 50 cm³, quadriciclos, veículos agrícolas, comboios turísticos, bem como de veículos ou conjuntos de veículos insusceptíveis de atingir em patamar velocidade superior a 60 km/h ou aos quais tenha sido fixada velocidade máxima igual ou inferior àquele valor.
 2 —
 a)
 b)
 c)
 d)
 e)

3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 e nas alíneas a) e b) do n.º 2 é sancionado com coima de € 120 a € 600, salvo se se tratar de paragem ou estacionamento na faixa de rodagem, caso em que a coima é de € 250 a € 1250.

4 — Quem circular em sentido oposto ao legalmente estabelecido ou infringir o disposto nas alíneas c) a e) do n.º 2 é sancionado com coima de € 500 a € 2500, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 73.º

[...]

1 —
 2 —
 3 —
 4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 250 a € 1250.

Artigo 77.º

[...]

1 —
 2 — É, porém, permitida a utilização das vias referidas no número anterior, na extensão estritamente necessária, para acesso a garagens, a propriedades e a locais de estacionamento ou, quando a sinalização o permita, para efectuar a manobra de mudança de direcção no cruzamento ou entroncamento mais próximo.
 3 —

Artigo 78.º

[...]

1 —
 2 —
 3 —
 4 —
 5 — As pessoas que transitam usando patins, trotinetas ou outros meios de circulação análogos devem utilizar as pistas referidas no n.º 3, sempre que existam.
 6 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 30 a € 150, salvo se se tratar do n.º 4, caso em que a coima é de € 10 a € 50.

Artigo 79.º

[...]

- 1 —
- 2 — É proibido ao condutor e passageiros atirar quaisquer objectos para o exterior do veículo.
- 3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 120 a € 600.
- 4 — Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 81.º

Condução sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas

- 1 — É proibido conduzir sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas.
- 2 — Considera-se sob influência de álcool o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l ou que, após exame realizado nos termos previstos no presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico.
- 3 — A conversão dos valores do teor de álcool no ar expirado (TAE) em teor de álcool no sangue (TAS) é baseada no princípio de que 1 mg de álcool por litro de ar expirado é equivalente a 2,3 g de álcool por litro de sangue.
- 4 — Considera-se sob influência de substâncias psicotrópicas o condutor que, após exame realizado nos termos do presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico ou pericial.
- 5 —
- a) € 250 a € 1250, se a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l;
- b) € 500 a € 2500, se a taxa for igual ou superior a 0,8 g/l e inferior a 1,2 g/l ou, sendo impossível a quantificação daquela taxa, o condutor for considerado influenciado pelo álcool em relatório médico ou ainda se conduzir sob influência de substâncias psicotrópicas.

Artigo 82.º

[...]

- 1 — O condutor e passageiros transportados em automóveis são obrigados a usar os cintos e demais acessórios de segurança com que os veículos estejam equipados.
- 2 — Em regulamento são fixadas:
- a) As condições excepcionais de isenção ou de dispensa da obrigação do uso dos acessórios referidos no n.º 1;
- b) O modo de utilização e características técnicas dos mesmos acessórios.
- 3 — Os condutores e passageiros de ciclomotores, motocicletas com ou sem carro lateral, triciclos e quadriciclos devem proteger a cabeça usando capacete de modelo oficialmente aprovado, devidamente ajustado e apertado.
- 4 — (*Anterior n.º 3.*)
- 5 — Os condutores e passageiros de velocípedes com motor e os condutores de trotinetas com motor devem proteger a cabeça usando capacete devidamente ajustado e apertado.
- 6 — Quem não utilizar ou utilizar incorrectamente os acessórios de segurança previstos no presente artigo

é sancionado com coima de € 120 a € 600, salvo se se tratar dos referidos no n.º 5, caso em que a coima é de € 60 a € 300.

Artigo 84.º

[...]

- 1 — É proibido ao condutor utilizar, durante a marcha do veículo, qualquer tipo de equipamento ou aparelho susceptível de prejudicar a condução, nomeadamente auscultadores sonoros e aparelhos radiotelefónicos.
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 — Quem infringir o disposto no n.º 3 é sancionado com coima de € 500 a € 2500 e com perda dos objectos, devendo o agente de fiscalização proceder à sua imediata remoção e apreensão ou, não sendo ela possível, apreender o documento de identificação do veículo até à efectiva remoção e apreensão daqueles objectos, sendo, neste caso, aplicável o disposto no n.º 5 do artigo 161.º

Artigo 85.º

[...]

- 1 —
- 2 — Tratando-se de automóvel, motociclo, triciclo, quadriciclo, ciclomotor, tractor agrícola ou florestal, ou reboque, o condutor deve ainda ser portador dos seguintes documentos:
- a)
- b) Documento de identificação do veículo;
- c)
- 3 —
- 4 —
- 5 —

Artigo 87.º

[...]

- 1 —
- 2 — Nas circunstâncias referidas no número anterior, as pessoas que não estiverem envolvidas nas operações de remoção ou reparação do veículo não devem permanecer na faixa de rodagem.
- 3 — Enquanto o veículo não for devidamente estacionado ou removido, o condutor deve adoptar as medidas necessárias para que os outros se apercebam da sua presença, usando para tanto os dispositivos de sinalização e as luzes avisadoras de perigo.
- 4 — (*Anterior n.º 3.*)
- 5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300, ou com coima de € 120 a € 600 quando a infracção for praticada em auto-estrada ou via reservada a automóveis e motocicletas, se outra sanção mais grave não for aplicável.

Artigo 88.º

Pré-sinalização de perigo

- 1 — Todos os veículos a motor em circulação, salvo os dotados apenas de duas ou três rodas, os motocultivadores e os quadriciclos sem caixa, devem estar equi-

padós com um sinal de pré-sinalização de perigo e um colete, ambos retrorreflectores e de modelo oficialmente aprovado.

2 — É obrigatório o uso do sinal de pré-sinalização de perigo sempre que o veículo fique imobilizado na faixa de rodagem ou na berma ou nestas tenha deixado cair carga, sem prejuízo do disposto no presente Código quanto à iluminação dos veículos.

3 — O sinal deve ser colocado perpendicularmente em relação ao pavimento e ao eixo da faixa de rodagem, a uma distância nunca inferior a 30 m da retaguarda do veículo ou da carga a sinalizar e por forma a ficar bem visível a uma distância de, pelo menos, 100 m.

4 — Nas circunstâncias referidas no n.º 2, quem proceder à colocação do sinal de pré-sinalização de perigo, à reparação do veículo ou à remoção da carga deve utilizar o colete retrorreflector.

5 — Em regulamento são fixadas as características do sinal de pré-sinalização de perigo e do colete retrorreflector.

6 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 60 a € 300, por cada equipamento em falta.

7 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 2 a 4 é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 89.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 — Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 500 a € 2500, se sanção mais grave não for aplicável.

Artigo 90.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300, salvo se se tratar de condutor de velocípede, caso em que a coima é de € 30 a € 150.

Artigo 91.º

[...]

1 — Nos motociclos, triciclos, quadriciclos e ciclomotores é proibido o transporte de passageiros de idade inferior a 7 anos, salvo tratando-se de veículos providos de caixa rígida não destinada apenas ao transporte de carga.

2 — Os velocípedes só podem transportar o respectivo condutor, salvo se forem dotados de mais de um par de pedais capaz de accionar o veículo, caso em que o número máximo de pessoas a transportar corresponda ao número de pares de pedais.

3 — Exceptua-se do disposto no número anterior o transporte de crianças em dispositivos especialmente adaptados para o efeito, desde que utilizem capacete devidamente homologado.

4 — (Anterior n.º 3.)

Artigo 92.º

[...]

1 — O transporte de carga em motociclo, triciclo, quadriciclo, ciclomotor ou velocípede só pode fazer-se em reboque ou caixa de carga.

- 2 —
- 3 —

Artigo 93.º

[...]

1 — Nos motociclos, triciclos, quadriciclos e ciclomotores, o uso de dispositivos de sinalização luminosa e de iluminação é obrigatório em qualquer circunstância.

- 2 —

3 — Sempre que, nos termos do artigo 61.º, seja obrigatório o uso de dispositivo de iluminação, os velocípedes só podem circular com utilização dos dispositivos que, para o efeito, forem fixados em regulamento.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300, se sanção mais grave não for aplicável.

Artigo 94.º

[...]

1 — Em caso de avaria nas luzes de motociclos, triciclos, quadriciclos e ciclomotores é aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 62.º

- 2 —
- 3 —

Artigo 95.º

[...]

É aplicável aos motociclos, triciclos, quadriciclos e ciclomotores, quando estejam munidos de luzes de mudança de direcção, o disposto no artigo 63.º, com as necessárias adaptações.

Artigo 96.º

[...]

As coimas previstas no presente Código são reduzidas para metade nos seus limites mínimo e máximo quando aplicáveis aos condutores de velocípedes, salvo quando se trate de coimas especificamente fixadas para estes condutores.

Artigo 97.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 — Sempre que, nos termos do artigo 61.º, seja obrigatória a utilização de dispositivos de sinalização luminosa, os condutores de veículos de tracção animal ou de animais em grupo devem utilizar uma lanterna de luz branca, visível em ambos os sentidos de trânsito.
- 5 —
- 6 —

Artigo 99.º

[...]

1 —
 2 —
 3 —
 4 — Sempre que transitem na faixa de rodagem, desde o anoitecer ao amanhecer e sempre que as condições de visibilidade ou a intensidade do trânsito o aconselhem, os peões devem transitar numa única fila, salvo quando seguirem em cortejo ou formação organizada nos termos previstos no artigo 102.º

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 10 a € 50.

6 —

Artigo 100.º

[...]

1 —
 2 —
 3 —
 4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 10 a € 50.

Artigo 101.º

[...]

1 —
 2 —
 3 — Os peões só podem atravessar a faixa de rodagem nas passagens especialmente sinalizadas para esse efeito ou, quando nenhuma exista a uma distância inferior a 50 m, perpendicularmente ao eixo da faixa de rodagem.

4 —
 5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 10 a € 50.

Artigo 102.º

[...]

1 — Sempre que transitem na faixa de rodagem desde o anoitecer ao amanhecer e sempre que as condições de visibilidade o aconselhem, os cortejos e formações organizadas devem assinalar a sua presença com, pelo menos, uma luz branca dirigida para a frente e uma luz vermelha dirigida para a retaguarda, ambas do lado esquerdo do cortejo ou formação, bem como através da utilização de, pelo menos, dois coletes retrorrefletores, um no início e outro no fim da formação.

2 —

Artigo 103.º

[...]

1 — Ao aproximar-se de uma passagem de peões assinalada, em que a circulação de veículos está regulada por sinalização luminosa, o condutor, mesmo que a sinalização lhe permita avançar, deve deixar passar os peões que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem.

2 — Ao aproximar-se de uma passagem para peões, 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 que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem.

3 — (Anterior n.º 2.)

4 — (Anterior n.º 3.)

Artigo 104.º

[...]

-
- a)
 b) A condução à mão de velocípedes de duas rodas sem carro atrelado e de carros de crianças ou de pessoas com deficiência;
 c) O trânsito de pessoas utilizando trotinetas, patins ou outros meios de circulação análogos, sem motor;
 d)
 e) A condução à mão de motocultivadores sem reboque ou retrotrem.

Artigo 106.º

[...]

- 1 —
 a) Ligeiros — veículos com peso bruto igual ou inferior a 3500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor;
 b) Pesados — veículos com peso bruto superior a 3500 kg ou com lotação superior a nove lugares, incluindo o do condutor.

- 2 —
 a)
 b)

3 — Os automóveis de passageiros e de mercadorias que se destinam ao desempenho de função diferente do normal transporte de passageiros ou de mercadorias são considerados especiais, tomando a designação a fixar em regulamento, de acordo com o fim a que se destinam.

4 — (Anterior n.º 3.)

Artigo 107.º

Motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos

1 — Motociclo é o veículo dotado de duas rodas, com ou sem carro lateral, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h.

2 — Ciclomotor é o veículo dotado de duas ou três rodas, com uma velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, e cujo motor:

- a) No caso de ciclomotores de duas rodas, tenha cilindrada não superior a 50 cm³, tratando-se de motor de combustão interna ou cuja potência máxima não exceda 4 kW, tratando-se de motor eléctrico;
 b) No caso de ciclomotores de três rodas, tenha cilindrada não superior a 50 cm³, tratando-se de motor de ignição comandada ou cuja potência máxima não exceda 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motores eléctricos.

3 — Triciclo é o veículo dotado de três rodas dispostas simetricamente, com motor de propulsão com cilindrada

superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h.

4 — Quadriciclo é o veículo dotado de quatro rodas, classificando-se em:

- a) Ligeiro — veículo com velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, cuja massa sem carga não exceda 350 kg, excluída a massa das baterias no veículo eléctrico, e com motor de cilindrada não superior a 50 cm³, no caso de motor de ignição comandada, ou cuja potência máxima não seja superior a 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motor eléctrico;
- b) Pesado — veículo com motor de potência não superior a 15 kW e cuja massa sem carga, excluída a massa das baterias no caso de veículos eléctricos, não exceda 400 kg ou 550 kg, consoante se destine, respectivamente, ao transporte de passageiros ou de mercadorias.

Artigo 108.º

[...]

1 — Tractor agrícola ou florestal é o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, cuja função principal reside na potência de tracção, especialmente concebido para ser utilizado com reboques, alfaias ou outras máquinas destinadas a utilização agrícola ou florestal.

2 — Máquina agrícola ou florestal é o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado exclusivamente à execução de trabalhos agrícolas ou florestais, que só excepcionalmente transita na via pública, sendo considerado pesado ou ligeiro consoante o seu peso bruto exceda ou não 3500 kg.

3 — Motocultivador é o veículo com motor de propulsão, de um só eixo, destinado à execução de trabalhos agrícolas ligeiros, que pode ser dirigido por um condutor a pé ou em reboque ou retrotrem atrelado ao referido veículo.

4 — O motocultivador ligado a reboque ou retrotrem é equiparado, para efeitos de circulação, a tractor agrícola.

5 — Tractocarro é o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, provido de uma caixa de carga destinada ao transporte de produtos agrícolas ou florestais e cujo peso bruto não ultrapassa 3500 kg, sendo equiparado, para efeitos de circulação, a tractor agrícola.

Artigo 109.º

[...]

1 —

2 — Máquina industrial é o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado à execução de obras ou trabalhos industriais e que só eventualmente transita na via pública, sendo pesado ou ligeiro consoante o seu peso bruto exceda ou não 3500 kg.

Artigo 110.º

[...]

1 —

2 — Semi-reboque é o reboque cuja parte da frente assenta sobre o veículo a motor, distribuindo o peso sobre este.

- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —

Artigo 112.º

[...]

1 — *(Anterior corpo do artigo.)*

2 — Velocípede com motor é o velocípede equipado com motor auxiliar eléctrico com potência máxima contínua de 0,25 kW, cuja alimentação é reduzida progressivamente com o aumento da velocidade e interrompida se atingir a velocidade de 25 km/h, ou antes, se o ciclista deixar de pedalar.

3 — Para efeitos do presente Código, os velocípedes com motor e as trotinetas com motor são equiparados a velocípedes.

Artigo 113.º

[...]

1 — Os motociclos, triciclos, quadriciclos, ciclomotores e velocípedes podem atrelar, à retaguarda, um reboque de um eixo destinado ao transporte de carga.

2 —

Artigo 114.º

[...]

1 —

2 —

3 — Os modelos de automóveis, motociclos, triciclos, quadriciclos, ciclomotores, tractores agrícolas, tractocarros e reboques, bem como os respectivos sistemas, componentes e acessórios, estão sujeitos a aprovação de acordo com as regras fixadas em regulamento.

4 —

5 — É proibido o trânsito de veículos que não dispõem dos sistemas, componentes ou acessórios com que foram aprovados ou que utilizem sistemas, componentes ou acessórios não aprovados nos termos do n.º 3.

6 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 250 a € 1250, sendo ainda apreendido o veículo até que este seja aprovado em inspecção extraordinária.

Artigo 115.º

[...]

1 — Considera-se transformação de veículo qualquer alteração das suas características construtivas ou funcionais.

2 — A transformação de veículos a motor e seus reboques é autorizada nos termos fixados em regulamento.

3 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 250 a € 1250, se sanção mais grave não for aplicável, sendo ainda apreendido o veículo até que este seja aprovado em inspecção extraordinária.

Artigo 116.º

[...]

- 1 —
- a)
- b)
- c)
- d)
- e) Verificação das características construtivas ou funcionais do veículo, após reparação em consequência de acidente;
- f) Controlo aleatório de natureza técnica, na via pública, para verificação das respectivas condições de manutenção, nos termos de diploma próprio.

2 — Pode determinar-se a sujeição dos veículos referidos no número anterior a inspecção extraordinária nos casos previstos no n.º 5 do artigo 114.º e ainda quando haja fundadas suspeitas sobre as suas condições de segurança ou dúvidas sobre a sua identificação, nomeadamente em consequência de alteração das características construtivas ou funcionais do veículo, ou de outras causas.

3 — A falta a qualquer das inspecções previstas nos números anteriores é sancionada com coima de € 250 a € 1250.

Artigo 117.º

[...]

1 — Os veículos a motor e os seus reboques só são admitidos em circulação desde que matriculados, salvo o disposto nos n.ºs 2 e 3.

- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —

6 — O processo de atribuição e a composição do número de matrícula, bem como as características da respectiva chapa, são fixados em regulamento.

7 — A entidade competente deve organizar, nos termos fixados em regulamento, um registo nacional de matrículas.

8 — Quem puser em circulação veículo não matriculado nos termos dos números anteriores é sancionado com coima de € 600 a € 3000, salvo quando se tratar de ciclomotor ou veículo agrícola, casos em que a coima é de € 300 a € 1500.

Artigo 118.º

[...]

1 — Por cada veículo matriculado deve ser emitido um documento destinado a certificar a respectiva matrícula, donde constem as características que o permitam identificar.

2 — É titular do documento de identificação do veículo a pessoa, singular ou colectiva, em nome da qual o veículo for matriculado e que, na qualidade de proprietária ou a outro título jurídico, dele possa dispor, sendo responsável pela sua circulação.

- 3 —
- 4 —

5 — No caso de alteração do nome ou da designação social, mudança de residência ou sede, deve o titular

do documento de identificação do veículo comunicar essa alteração no prazo de 30 dias à autoridade competente, requerendo o respectivo averbamento.

- 6 —
- 7 —
- 8 —

9 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 3, 4, 7 e 8 e quem colocar em circulação veículo cujas características não confirmam com as mencionadas no documento que o identifica é sancionado com coima de € 120 a € 600, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

10 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 5 e 6 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 119.º

[...]

1 — A matrícula deve ser cancelada quando:

- a) O veículo fique inutilizado ou haja desaparecido;
- b) Ao veículo for atribuída uma nova matrícula;
- c) O veículo faltar à inspecção referida no n.º 2 do artigo 116.º, sem que a falta seja devidamente justificada.

2 —

3 — Considera-se desaparecido o veículo cuja localização seja desconhecida há mais de seis meses.

4 — O cancelamento da matrícula deve ser requerido pelo proprietário, no prazo de 30 dias, quando o veículo fique inutilizado, bem como no caso referido na alínea b) do n.º 1.

5 — O cancelamento da matrícula pode ser requerido pelo proprietário quando:

- a) O veículo haja desaparecido;
- b) Pretender deixar de utilizar o veículo na via pública.

6 — (Anterior n.º 5.)

7 — A matrícula pode ser cancelada oficiosamente em qualquer das situações previstas no n.º 1.

8 — (Anterior n.º 6.)

9 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 4 a 6, os tribunais, as entidades fiscalizadoras do trânsito ou outras entidades públicas devem comunicar às autoridades competentes os casos de inutilização de veículos de que tenham conhecimento no exercício das suas funções.

10 — (Anterior n.º 8.)

11 — Não podem ser repostas ou atribuídas novas matrículas a veículos quando o cancelamento da matrícula anterior tenha tido por fundamento a destruição do mesmo.

12 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 4, 6 e 8 é sancionado com coima de € 60 a € 300, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 120.º

[...]

O disposto no presente título não é aplicável ao equipamento militar circulante ou de intervenção de ordem pública afecto às forças militares ou de segurança.

Artigo 121.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 — A condução, nas vias públicas, do equipamento militar circulante ou de intervenção de ordem pública referido no artigo 120.º e dos veículos que se deslocam sobre carris rege-se por legislação especial.

Artigo 122.º

[...]

- 1 — O documento que titula a habilitação para conduzir automóveis, motociclos, triciclos e quadriciclos designa-se ‘carta de condução’.
- 2 — Designam-se ‘licenças de condução’ os documentos que titulam a habilitação para conduzir:
 - a) Motociclos de cilindrada não superior a 50 cm³;
 - b) Ciclomotores;
 - c) Outros veículos a motor não referidos no número anterior, com excepção dos velocípedes com motor.
- 3 — Os documentos previstos nos números anteriores são emitidos pela entidade competente e válidos para as categorias ou subcategorias de veículos e períodos de tempo neles averbados, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.
- 4 — A carta de condução emitida a favor de quem não se encontra já legalmente habilitado para conduzir qualquer das categorias ou subcategorias de veículos nela previstas tem carácter provisório e só se converte em definitiva se, durante os três primeiros anos do seu período de validade, não for instaurado ao respectivo titular procedimento pela prática de crime ou contra-ordenação a que corresponda proibição ou inibição de conduzir.
- 5 — Se, durante o período referido no número anterior, for instaurado procedimento pela prática de crime ou contra-ordenação a que corresponda proibição ou inibição de conduzir, a carta de condução mantém o carácter provisório até que a respectiva decisão transite em julgado ou se torne definitiva.
- 6 — Os veículos conduzidos por titulares de carta de condução com carácter provisório devem ostentar à retaguarda dístico de modelo a definir em regulamento.
- 7 — Os titulares de carta de condução válida apenas para as subcategorias A1 ou B1, quando obtenham habilitação em nova categoria, ficam sujeitos ao regime previsto no n.º 4 ainda que o título inicial tenha mais de três anos.
- 8 — O disposto nos n.ºs 4 e 5 não se aplica ao título emitido através de troca por documento equivalente que habilite a conduzir há mais de três anos, salvo se contra o respectivo titular estiver pendente procedimento nos termos do n.º 5.
- 9 — (Anterior n.º 7.)
- 10 — A entidade competente para a emissão de títulos de condução deve organizar, nos termos fixados em regulamento, um registo nacional de condutores, donde constem todos os títulos emitidos, bem como a identidade e o domicílio dos respectivos titulares.
- 11 — (Anterior n.º 9.)
- 12 — Os titulares de título de condução emitido por outro Estado membro do Espaço Económico Europeu

que fixem residência em Portugal devem, no prazo de 30 dias, comunicar ao serviço competente para a emissão das cartas de condução a sua residência em território nacional, para efeitos de actualização do registo de condutor.

- 13 — (Anterior n.º 2 do artigo 130.º)
- 14 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 6, 9, 11 e 12 é sancionado com coima de € 60 a € 300, se sanção mais grave não for aplicável.

Artigo 123.º

[...]

- 1 —
- 2 — As categorias referidas no número anterior podem compreender subcategorias que habilitam à condução dos seguintes veículos:
 - A1 — motociclos de cilindrada não superior a 125 cm³ e de potência máxima até 11 kW;
 - B1 — triciclos e quadriciclos;
 - C1 — automóveis pesados de mercadorias cujo peso bruto não exceda 7500 kg, a que pode ser atrelado um reboque de peso bruto até 750 kg;
 - C1+E — conjuntos de veículos compostos por veículo tractor da subcategoria C1 e reboque com peso bruto superior a 750 kg, desde que o peso bruto do conjunto não exceda 12 000 kg e o peso bruto do reboque não exceda a tara do veículo tractor;
 - D1 — automóveis pesados de passageiros com lotação até 17 lugares sentados, incluindo o do condutor, a que pode ser atrelado um reboque de peso bruto até 750 kg;
 - D1+E — conjuntos de veículos compostos por veículo tractor da subcategoria D1 e reboque com peso bruto superior a 750 kg, desde que, cumulativamente, o peso bruto do conjunto não exceda 12 000 kg, o peso bruto do reboque não exceda a tara do veículo tractor e o reboque não seja utilizado para o transporte de pessoas.
- 3 — Os titulares de carta de condução válida para veículos da categoria A ou da subcategoria A1 consideram-se habilitados para a condução de:
 - a) Ciclomotores ou motociclos de cilindrada não superior a 50 cm³;
 - b) Triciclos.
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 — Os titulares de carta de condução válida para a categoria C+E podem conduzir conjuntos de veículos da categoria D+E, desde que se encontrem habilitados para a categoria D.
- 9 — Quem conduzir veículo de qualquer das categorias ou subcategorias referidas nos n.ºs 1 e 2 para

a qual a respectiva carta de condução não confira habilitação é sancionado com coima de € 500 a € 2500.

10 —

11 — Sem prejuízo da exigência de habilitação específica, os condutores de veículos que se desloquem sobre carris ou de troleicarros devem ser titulares de carta de condução válida para a categoria D.

12 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 500 a € 2500.

Artigo 124.º

[...]

1 —

2 — A licença de condução referida na alínea a) do número anterior habilita a conduzir ambas as categorias de veículos nela averbadas.

3 —

I) Motocultivadores com reboque ou retrotrem e tractocarros de peso bruto não superior a 2500 kg;

II):

a) Tractores agrícolas ou florestais simples ou com equipamentos montados, desde que o peso bruto do conjunto não exceda 3500 kg;

b)

c)

III)

4 — (Anterior n.º 5.)

5 — (Anterior n.º 6.)

6 — (Anterior n.º 7.)

7 — Quem, sendo titular de licença de condução de veículos agrícolas, conduzir veículo agrícola ou florestal de categoria para a qual a mesma licença não confira habilitação é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 125.º

[...]

1 —

a)

b) Títulos de condução emitidos pelos serviços competentes da administração portuguesa do território de Macau;

c)

d)

e)

f) Licenças internacionais de condução, desde que apresentadas com o título nacional que lhes deu origem.

2 —

3 —

4 — Os titulares das licenças referidas nas alíneas d), e) e f) do n.º 1 não estão autorizados a conduzir veículos a motor se residirem em Portugal há mais de 185 dias.

5 —

6 —

7 —

Artigo 126.º

[...]

1 —

a)

b)

c) Tenha residência em território nacional;

d)

e) Tenha sido aprovado no respectivo exame de condução;

f) Saiba ler e escrever.

2 —

a) Subcategorias A1 e B1 — 16 anos;

b)

c) Categorias C e C+E e subcategorias C1 e C1+E — 21 anos ou 18 anos desde que, neste caso, possua certificado de aptidão profissional comprovativo da frequência, com aproveitamento, de um curso de formação de condutores de transportes rodoviários de mercadorias efectuado nos termos fixados em regulamento;

d) Categorias D e D+E e subcategorias D1 e D1+E — 21 anos.

3 —

a)

b)

c) Veículos agrícolas da categoria I — 16 anos;

d) Veículos agrícolas das categorias II e III — 18 anos.

4 — Só pode ser habilitado para a condução de veículos das categorias C e D e das subcategorias C1 e D1 quem possuir habilitação para conduzir veículos da categoria B.

5 — Só pode ser habilitado para a condução de veículos das categorias B+E, C+E e D+E quem possuir habilitação para conduzir veículos das categorias B, C e D, respectivamente, e das subcategorias C1+E e D1+E quem possuir habilitação para conduzir veículos das subcategorias C1 e D1, respectivamente.

6 — A obtenção de título de condução por pessoa com idade inferior a 18 anos depende, ainda, de autorização escrita de quem sobre ela exerça o poder paternal.

7 —

Artigo 127.º

[...]

1 — Só podem conduzir automóveis das categorias D e D+E, das subcategorias D1 e D1+E e ainda da categoria C+E cujo peso bruto exceda 20 000 kg os condutores até aos 65 anos de idade.

2 —

3 — Podem ser impostas aos condutores, em resultado de exame médico ou psicológico, restrições ao exercício da condução, prazos especiais para revalidação dos títulos ou adaptações específicas ao veículo que conduzam, as quais devem ser sempre mencionadas no respectivo título, bem como adequada simbologia no veículo, a definir em regulamento.

4 — Quem conduzir veículo sem observar as restrições que lhe tenham sido impostas é sancionado com coima de € 120 a € 600, se sanção mais grave não for aplicável.

5 — Quem conduzir veículo sem as adaptações específicas que tenham sido impostas nos termos do n.º 3 é sancionado com coima de € 120 a € 600.

6 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 1 e 2 é sancionado com coima de € 250 a € 1250.

Artigo 129.º

[...]

1 — Surgindo fundadas dúvidas sobre a aptidão física, mental ou psicológica ou sobre a capacidade de um condutor ou candidato a condutor para exercer a condução com segurança, a autoridade competente determina que aquele seja submetido, singular ou cumulativamente, a inspecção médica, a exame psicológico e a novo exame de condução ou a qualquer das suas provas.

2 — Constitui, nomeadamente, motivo para dúvidas sobre a aptidão psicológica ou capacidade de um condutor para exercer a condução com segurança, a circulação em sentido oposto ao legalmente estabelecido em auto-estradas ou vias equiparadas, bem como a dependência ou a tendência para abusar de bebidas alcoólicas ou de substâncias psicotrópicas.

3 — O estado de dependência de álcool ou de substâncias psicotrópicas é determinado por exame médico, que pode ser ordenado em caso de condução sob a influência de quaisquer daquelas bebidas ou substâncias.

4 — Revela a tendência para abusar de bebidas alcoólicas ou de substâncias psicotrópicas a prática, num período de três anos, de duas infracções criminais ou contra-ordenacionais muito graves de condução sob a influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas.

5 — (*Anterior n.º 3.*)

6 — Não sendo possível comprovar o requisito previsto na alínea c) do n.º 1 do artigo 128.º, ou quando a autoridade competente para proceder à troca de título tiver fundadas dúvidas sobre a sua autenticidade, pode aquela troca ser condicionada à aprovação em novo exame de condução, ou a qualquer uma das suas provas.

Artigo 130.º

[...]

1 —

- a) Sendo provisório nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo 122.º, o seu titular tenha sido condenado pela prática de um crime rodoviário, de uma contra-ordenação muito grave ou de duas contra-ordenações graves;
- b) For cassado, nos termos do artigo 148.º

2 — O título de condução caduca ainda quando:

- a) Não for revalidado nos termos fixados em regulamento, apenas no que se refere às categorias ou subcategorias abrangidas pela necessidade de revalidação;
- b) O seu titular reprovar na inspecção médica exigida para a revalidação do título ou em exame psicológico determinado por autoridade de saúde;
- c) [*Anterior alínea c) do n.º 1.*]

3 — A revalidação do título de condução ou a obtenção de novo título depende de aprovação em exame especial, cujo conteúdo e características são fixados em regulamento, quando o título de condução tenha caducado:

- a) Nos termos do n.º 1;
- b) Nos termos da alínea a) do n.º 2, quando a caducidade se tiver verificado há pelo menos dois anos, salvo se os respectivos titulares demonstrarem ter sido titulares de documento idêntico e válido durante esse período;
- c) Nos termos da alínea b) do n.º 2;
- d) Nos termos da alínea c) do n.º 2, por motivo de falta ou reprovação a exame médico ou psicológico quando tenham decorrido mais de dois anos sobre a determinação de submissão àqueles exames.

4 — Ao novo título emitido nos termos da alínea a) do número anterior é aplicável o regime previsto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 122.º

5 — Os titulares de título de condução caducado nos termos do n.º 1 e das alíneas b) e c) do n.º 2 consideram-se, para todos os efeitos legais, não habilitados a conduzir os veículos para que aquele título foi emitido.

6 — Salvo o disposto no número seguinte, os titulares de título de condução caducado nos termos da alínea a) do n.º 2 consideram-se, para todos os efeitos legais, não habilitados a conduzir os veículos para que aquele título foi emitido, apenas no que se refere às categorias ou subcategorias abrangidas pela necessidade de revalidação.

7 — Quem conduzir veículo com título não revalidado nos termos da alínea a) do n.º 2, antes do decurso do prazo referido na alínea b) do n.º 3, é sancionado com coima de € 120 a € 600.

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 131.º

Âmbito

Constitui contra-ordenação rodoviária todo o facto ilícito e censurável, para o qual se comine uma coima, que preencha um tipo legal correspondente à violação de norma do Código da Estrada ou de legislação complementar, bem como de legislação especial cuja aplicação esteja cometida à Direcção-Geral de Viação.

Artigo 132.º

Regime

As contra-ordenações rodoviárias são reguladas pelo disposto no presente diploma, pela legislação rodoviária complementar ou especial que as preveja e, subsidiariamente, pelo regime geral das contra-ordenações.

Artigo 133.º

Punibilidade da negligência

Nas contra-ordenações rodoviárias a negligência é sempre sancionada.

Artigo 134.º

Concurso de infracções

1 — (Anterior n.º 1 do artigo 136.º)

2 — A aplicação da sanção acessória, nos termos do número anterior, cabe ao tribunal competente para o julgamento do crime.

3 — (Anterior n.º 2 do artigo 136.º)

Artigo 135.º

Responsabilidade pelas infracções

1 — São responsáveis pelas contra-ordenações rodoviárias os agentes que pratiquem os factos constitutivos das mesmas, designados em cada diploma legal, sem prejuízo das excepções e presunções expressamente previstas naqueles diplomas.

2 — As pessoas colectivas ou equiparadas são responsáveis nos termos da lei geral.

3 — A responsabilidade pelas infracções previstas no Código da Estrada e legislação complementar recai no:

- a) Condutor do veículo, relativamente às infracções que respeitem ao exercício da condução;
- b) Titular do documento de identificação do veículo relativamente às infracções que respeitem às condições de admissão do veículo ao trânsito nas vias públicas, bem como pelas infracções referidas na alínea anterior quando não for possível identificar o condutor;
- c) Peão, relativamente às infracções que respeitem ao trânsito de peões.

4 — Se o titular do documento de identificação do veículo provar que o condutor o utilizou abusivamente ou infringiu as ordens, as instruções ou os termos da autorização concedida, cessa a sua responsabilidade, sendo responsável, neste caso, o condutor.

5 — (Anterior n.º 6 do artigo 134.º)

6 — (Anterior n.º 4 do artigo 134.º)

7 — (Anterior n.º 5 do artigo 134.º)

- a)
- b)
- c) Os pais ou tutores de menores habilitados com licença especial de condução emitida nos termos do n.º 2 do artigo 125.º;
- d)
- e) Os que facultem a utilização de veículos a pessoas que não estejam devidamente habilitadas para conduzir, que estejam sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas, ou que se encontrem sujeitos a qualquer outra forma de redução das faculdades físicas ou psíquicas necessárias ao exercício da condução.

8 — O titular do documento de identificação do veículo responde subsidiariamente pelo pagamento das coimas e das custas que forem devidas pelo autor da contra-ordenação, sem prejuízo do direito de regresso contra este, salvo quando haja utilização abusiva do veículo.

Artigo 136.º

Classificação das contra-ordenações rodoviárias

1 — As contra-ordenações rodoviárias, nomeadamente as previstas no Código da Estrada e legislação

complementar, classificam-se em leves, graves e muito graves, nos termos dos respectivos diplomas legais.

2 — São contra-ordenações leves as sancionáveis apenas com coima.

3 — São contra-ordenações graves ou muito graves as que forem sancionáveis com coima e com sanção acessória.

Artigo 137.º

Coima

As coimas aplicadas por contra-ordenações rodoviárias não estão sujeitas a qualquer adicional e do seu produto não pode atribuir-se qualquer percentagem aos agentes autuantes.

Artigo 138.º

Sanção acessória

1 — As contra-ordenações graves e muito graves são sancionáveis com coima e com sanção acessória.

2 — Quem praticar qualquer acto estando inibido ou proibido de o fazer por sentença transitada em julgado ou decisão administrativa definitiva que aplique uma sanção acessória é punido por crime de desobediência qualificada.

3 — A duração mínima e máxima das sanções acessórias aplicáveis a outras contra-ordenações rodoviárias é fixada nos diplomas que as prevêem.

4 — As sanções acessórias são cumpridas em dias seguidos.

Artigo 139.º

Determinação da medida da sanção

1 — A medida e o regime de execução da sanção determinam-se em função da gravidade da contra-ordenação e da culpa, tendo ainda em conta os antecedentes do infractor relativamente ao diploma legal infringido ou aos seus regulamentos.

2 — Quanto à fixação do montante da coima, seu pagamento em prestações e fixação da caução de boa conduta, além das circunstâncias referidas no número anterior deve ainda ser tida em conta a situação económica do infractor, quando for conhecida.

3 — Quando a contra-ordenação for praticada no exercício da condução, além dos critérios referidos no número anterior, deve atender-se, como circunstância agravante, aos especiais deveres de cuidado que recaem sobre o condutor, designadamente quando este conduza veículos de socorro ou de serviço urgente, de transporte colectivo de crianças, táxis, pesados de passageiros ou de mercadorias, ou de transporte de mercadorias perigosas.

Artigo 140.º

Atenuação especial da sanção acessória

Os limites mínimo e máximo da sanção acessória cominada para as contra-ordenações muito graves podem ser reduzidos para metade tendo em conta as circunstâncias da infracção, se o infractor não tiver praticado, nos últimos cinco anos, qualquer contra-ordenação grave ou muito grave ou facto sancionado com proibição ou inibição de conduzir e na condição de se encontrar paga a coima.

Artigo 141.º

Suspensão da execução da sanção acessória

1 — Pode ser suspensa a execução da sanção acessória aplicada a contra-ordenações graves no caso de se verificarem os pressupostos de que a lei penal geral faz depender a suspensão da execução das penas, desde que se encontre paga a coima, nas condições previstas nos números seguintes.

2 — Se o infractor não tiver sido condenado, nos últimos cinco anos, pela prática de crime rodoviário ou de qualquer contra-ordenação grave ou muito grave, a suspensão pode ser determinada pelo período de seis meses a um ano.

3 — A suspensão pode ainda ser determinada, pelo período de um a dois anos, se o infractor, nos últimos cinco anos, tiver praticado apenas uma contra-ordenação grave, devendo, neste caso, ser condicionada, singular ou cumulativamente:

- a) À prestação de caução de boa conduta;
- b) Ao cumprimento do dever de frequência de acções de formação, quando se trate de sanção acessória de inibição de conduzir;
- c) Ao cumprimento de deveres específicos previstos noutros diplomas legais.

4 — A caução de boa conduta é fixada entre € 500 e € 5000, tendo em conta a duração da sanção acessória aplicada e a situação económica do infractor.

5 — *(Anterior n.º 5 do artigo 142.º)*

6 — A imposição do dever de frequência de acção de formação deve ter em conta a personalidade e as aptidões profissionais do infractor, não podendo prejudicar o exercício normal da sua actividade profissional nem representar obrigações cujo cumprimento não lhe seja razoavelmente exigível.

Artigo 142.º

Revogação da suspensão da execução da sanção acessória

1 — A suspensão da execução da sanção acessória é sempre revogada se, durante o respectivo período:

- a) O infractor, no caso de inibição de conduzir, cometer contra-ordenação grave ou muito grave, praticar factos sancionados com proibição ou inibição de conduzir, não cumprir os deveres impostos nos termos do n.º 3 do artigo anterior ou for ordenada a cassação do título de condução;
- b) O infractor, tratando-se de outra sanção acessória, cometer nova contra-ordenação ao mesmo diploma legal ou seus regulamentos, também cominada com sanção acessória.

2 — *(Anterior n.º 2 do artigo 143.º)*

Artigo 143.º

Reincidência

1 — É sancionado como reincidente o infractor que cometa contra-ordenação cominada com sanção acessória, depois de ter sido condenado por outra contra-ordenação ao mesmo diploma legal ou seus regulamentos, praticada há menos de cinco anos e também sancionada com sanção acessória.

2 — No prazo previsto no número anterior não é contado o tempo durante o qual o infractor cumpriu a sanção acessória ou a proibição de conduzir, ou foi sujeito à interdição de concessão de título de condução.

3 — No caso de reincidência, os limites mínimos de duração da sanção acessória previstos para a respectiva contra-ordenação são elevados para o dobro.

Artigo 144.º

Registo de infracções

1 — O registo de infracções é efectuado e organizado nos termos e para os efeitos estabelecidos nos diplomas legais onde se prevêm as respectivas contra-ordenações.

2 — Do registo referido no número anterior devem constar as contra-ordenações graves e muito graves praticadas e respectivas sanções.

3 — O infractor tem acesso ao seu registo, sempre que o solicite, nos termos legais.

4 — Aos processos em que deva ser apreciada a responsabilidade de qualquer infractor é sempre junta uma cópia dos assentamentos que lhe dizem respeito.

CAPÍTULO II

Disposições especiais

Artigo 145.º

Contra-ordenações graves

1 — No exercício da condução, consideram-se graves as seguintes contra-ordenações:

- a) *[Anterior alínea a) do artigo 146.º]*
- b) O excesso de velocidade praticado fora das localidades superior a 30 km/h sobre os limites legalmente impostos, quando praticado pelo condutor de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou superior a 20 km/h, quando praticado por condutor de outro veículo a motor;
- c) O excesso de velocidade praticado dentro das localidades superior a 20 km/h sobre os limites legalmente impostos, quando praticado pelo condutor de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou superior a 10 km/h, quando praticado por condutor de outro veículo a motor;
- d) O excesso de velocidade superior a 20 km/h sobre os limites de velocidade estabelecidos para o condutor ou especialmente fixados para o veículo, sem prejuízo do estabelecido nas alíneas b) ou c);
- e) *[Anterior alínea d) do artigo 146.º]*
- f) O desrespeito das regras e sinais relativos a distância entre veículos, cedência de passagem, ultrapassagem, mudança de direcção ou de via de trânsito, inversão do sentido de marcha, início de marcha, posição de marcha, marcha atrás e atravessamento de passagem de nível;
- g) *[Anterior alínea f) do artigo 146.º]*
- h) *[Anterior alínea g) do artigo 146.º]*
- i) *[Anterior alínea h) do artigo 146.º]*
- j) O trânsito de veículos sem utilização das luzes referidas no n.º 1 do artigo 61.º, nas condições previstas no mesmo número, bem como o trânsito de motociclos e de ciclomoteres sem utilização das luzes de cruzamento;

- l) A condução sob influência do álcool, quando a taxa do álcool no sangue for igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l;
- m) A não utilização do sinal de pré-sinalização de perigo e das luzes avisadoras de perigo;
- n) A utilização, durante a marcha do veículo, de auscultadores sonoros e de aparelhos radiotelefónicos, salvo nas condições previstas no n.º 2 do artigo 84.º;
- o) A paragem e o estacionamento nas passagens assinaladas para a travessia de peões;
- p) O transporte de passageiros menores ou inimputáveis sem que estes façam uso dos acessórios de segurança obrigatórios.

2 — Considera-se igualmente grave a circulação de veículo sem seguro de responsabilidade civil, caso em que é aplicável o disposto na alínea b) do n.º 3 do artigo 135.º, com os efeitos previstos e equiparados nos n.ºs 2 e 3 do artigo 147.º

Artigo 146.º

Contra-ordenações muito graves

No exercício da condução consideram-se muito graves as seguintes contra-ordenações:

- a) [Anterior alínea a) do artigo 147.º]
- b) [Anterior alínea b) do artigo 147.º]
- c) A não utilização do sinal de pré-sinalização de perigo, bem como a falta de sinalização de veículo imobilizado por avaria ou acidente, em auto-estradas ou vias equiparadas;
- d) [Anterior alínea d) do artigo 147.º]
- e) [Anterior alínea e) do artigo 147.º]
- f) A utilização, em auto-estradas ou vias equiparadas, dos separadores de trânsito ou de aberturas eventualmente neles existentes, bem como o trânsito nas bermas;
- g) As infracções previstas na alínea a) do artigo anterior quando praticadas em auto-estradas, vias equiparadas e vias com mais de uma via de trânsito em cada sentido;
- h) As infracções previstas nas alíneas f) e j) do artigo anterior quando praticadas nas auto-estradas ou vias equiparadas;
- i) A infracção prevista na alínea b) do artigo anterior, quando o excesso de velocidade for superior a 60 km/h ou a 40 km/h, respectivamente, bem como a infracção prevista na alínea c) do mesmo artigo, quando o excesso de velocidade for superior a 40 km/h ou a 20 km/h, respectivamente, e a infracção prevista na alínea d), quando o excesso de velocidade for superior a 40 km/h;
- j) A infracção prevista na alínea l) do artigo anterior, quando a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,8 g/l e inferior a 1,2 g/l, ou quando o condutor for considerado influenciado pelo álcool em relatório médico;
- l) O desrespeito da obrigação de parar imposta por sinal regulamentar dos agentes fiscalizadores ou reguladores do trânsito ou pela luz vermelha de regulação do trânsito;
- m) A condução sob influência de substâncias psicotrópicas;
- n) O desrespeito pelo sinal de paragem obrigatória nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas;

- o) A transposição ou a circulação em desrespeito de uma linha longitudinal contínua delimitadora de sentidos de trânsito ou de uma linha mista com o mesmo significado;
- p) A condução de veículo de categoria ou subcategoria para a qual a carta de condução de que o infractor é titular não confere habilitação;
- q) O abandono pelo condutor do local do acidente nas circunstâncias referidas no n.º 2 do artigo 89.º

Artigo 147.º

Inibição de conduzir

1 — A sanção acessória aplicável aos condutores pela prática de contra-ordenações graves ou muito graves previstas no Código da Estrada e legislação complementar consiste na inibição de conduzir.

2 — A sanção de inibição de conduzir tem a duração mínima de um mês e máxima de um ano, ou mínima de dois meses e máxima de dois anos, consoante seja aplicável às contra-ordenações graves ou muito graves, respectivamente, e refere-se a todos os veículos a motor.

3 — (Anterior n.º 4 do artigo 152.º)

Artigo 148.º

[...]

1 — É aplicável a cassação do título de condução quando o infractor praticar contra-ordenação grave ou muito grave, tendo, no período de cinco anos imediatamente anterior, sido condenado pela prática de três contra-ordenações muito graves ou cinco contra-ordenações entre graves e muito graves.

2 — A cassação do título de condução é determinada na decisão que conheça da prática da contra-ordenação mais recente a que se refere o n.º 1.

3 — Quando for determinada a cassação de título de condução, não pode ser concedido ao seu titular novo título de condução de veículos a motor, de qualquer categoria, pelo período de dois anos.

Artigo 149.º

Registo de infracções do condutor

Do registo de infracções relativas ao exercício da condução, organizado nos termos de diploma próprio, devem constar:

- a) [Anterior alínea a) do n.º 1 do artigo 145.º]
- b) As contra-ordenações graves e muito graves praticadas e respectivas sanções.

CAPÍTULO III

Garantia da responsabilidade civil

Artigo 150.º

Obrigações de seguro

1 — (Anterior n.º 1 do artigo 131.º)

2 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 500 a € 2500, se o veículo for um motociclo ou um automóvel, ou de € 250 a € 1250, se for outro veículo a motor.

Artigo 151.º**Seguro de provas desportivas***(Anterior artigo 132.º)***Artigo 152.º****Princípios gerais**

1 — Devem submeter-se às provas estabelecidas para a detecção dos estados de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas:

- a) *[Anterior alínea a) do n.º 1 do artigo 158.º]*
- b) *[Anterior alínea b) do n.º 1 do artigo 158.º]*
- c) *[Anterior alínea c) do n.º 1 do artigo 158.º]*

2 — *(Anterior n.º 2 do artigo 158.º)*

3 — As pessoas referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1 que recusem submeter-se às provas estabelecidas para a detecção do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas são punidas por crime de desobediência.

4 — As pessoas referidas na alínea c) do n.º 1 que recusem submeter-se às provas estabelecidas para a detecção do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas são impedidas de iniciar a condução.

5 — O médico ou paramédico que, sem justa causa, se recusar a proceder às diligências previstas na lei para diagnosticar o estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas é punido por crime de desobediência.

Artigo 153.º**Fiscalização da condução sob influência de álcool**

1 — O exame de pesquisa de álcool no ar expirado é realizado por autoridade ou agente de autoridade mediante a utilização de aparelho aprovado para o efeito.

2 — Se o resultado do exame previsto no número anterior for positivo, a autoridade ou o agente de autoridade deve notificar o examinando, por escrito, ou, se tal não for possível, verbalmente, daquele resultado, das sanções legais dele decorrentes, de que pode, de imediato, requerer a realização de contraprova e de que deve suportar todas as despesas originadas por esta contraprova no caso de resultado positivo.

3 — *(Anterior n.º 3 do artigo 159.º)*

4 — *(Anterior n.º 4 do artigo 159.º)*

5 — *(Anterior n.º 5 do artigo 159.º)*

6 — O resultado da contraprova prevalece sobre o resultado do exame inicial.

7 — Quando se suspeite da utilização de meios susceptíveis de alterar momentaneamente o resultado do exame, pode a autoridade ou o agente de autoridade mandar submeter o suspeito a exame médico.

8 — Se não for possível a realização de prova por pesquisa de álcool no ar expirado, o examinando deve ser submetido a colheita de sangue para análise ou, se esta não for possível por razões médicas, deve ser realizado exame médico, em estabelecimento oficial de saúde, para diagnosticar o estado de influenciado pelo álcool.

Artigo 154.º**Impedimento de conduzir**

1 — *(Anterior n.º 1 do artigo 160.º)*

2 — *(Anterior n.º 2 do artigo 160.º)*

3 — O agente de autoridade notifica o condutor ou a pessoa que se propuser iniciar a condução nas circunstâncias previstas no n.º 1 de que fica impedido de conduzir durante o período estabelecido no mesmo número, sob pena de crime de desobediência qualificada.

4 — *(Anterior n.º 4 do artigo 160.º)*

Artigo 155.º

(Anterior artigo 161.º)

Artigo 156.º**Exames em caso de acidente**

1 — Os condutores e os peões que intervenham em acidente de trânsito devem, sempre que o seu estado de saúde o permitir, ser submetidos a exame de pesquisa de álcool no ar expirado, nos termos do artigo 153.º

2 — *(Anterior n.º 2 do artigo 162.º)*

3 — Se o exame de pesquisa de álcool no sangue não puder ser feito, deve proceder-se a exame médico para diagnosticar o estado de influenciado pelo álcool.

4 — Os condutores e peões mortos devem também ser submetidos ao exame previsto no n.º 2.

Artigo 157.º**Fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas**

1 — Os condutores e as pessoas que se propuserem iniciar a condução devem ser submetidos aos exames legalmente estabelecidos para detecção de substâncias psicotrópicas, quando haja indícios de que se encontram sob influência destas substâncias.

2 — *(Anterior n.º 2 do artigo 163.º)*

3 — A autoridade ou o agente de autoridade notifica:

- a) Os condutores e os peões de que devem, sob pena de crime de desobediência, submeter-se aos exames de rastreio e se necessário de confirmação, para avaliação do estado de influenciado por substâncias psicotrópicas;
- b) Os condutores, caso o exame de rastreio seja positivo, de que ficam impedidos de conduzir pelo período de quarenta e oito horas, salvo se, antes de decorrido aquele período, apresentarem resultado negativo em novo exame de rastreio;
- c) As pessoas que se propuserem iniciar a condução nas circunstâncias previstas no n.º 1 e que apresentem resultado positivo em exame de rastreio de que ficam impedidas de conduzir pelo período de quarenta e oito horas, salvo se, antes de decorrido aquele período, se submeterem a novo exame de rastreio que apresente resultado negativo.

4 — Quando o exame de rastreio realizado aos condutores e peões nos termos dos n.ºs 1 e 2 apresentar resultado positivo, devem aqueles submeter-se aos exames complementares necessários, sob pena de crime de desobediência.

5 — Quando necessário, o agente de autoridade providencia o transporte dos examinandos a estabelecimento oficial de saúde.

6 — Para os efeitos previstos nos números anteriores aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 155.º e nos n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 156.º

7 — Para efeitos do n.º 2 entende-se por ferido grave aquele que, em consequência de acidente de viação e após atendimento em serviço de urgência hospitalar por situação emergente, careça de cuidados clínicos que obriguem à permanência em observação no serviço de urgência ou em internamento hospitalar.

Artigo 158.º

Outras disposições

1 — São fixados em regulamento:

- a) O tipo de material a utilizar na fiscalização e nos exames laboratoriais para determinação dos estados de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas;
- b) Os métodos a utilizar para a determinação do doseamento de álcool ou de substâncias psicotrópicas no sangue;
- c) Os exames médicos para determinação dos estados de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas;
- d) [Anterior alínea d) do n.º 1 do artigo 164.º]
- e) [Anterior alínea e) do n.º 1 do artigo 164.º]

2 — O pagamento das despesas originadas pelos exames previstos na lei para determinação do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas, bem como pela imobilização e remoção de veículo a que se refere o artigo 155.º, é efectuado pela entidade a quem competir a coordenação da fiscalização do trânsito.

3 — (Anterior n.º 3 do artigo 164.º)

Artigo 159.º

(Anterior artigo 165.º)

Artigo 160.º

Outros casos de apreensão de títulos de condução

1 — (Anterior n.º 1 do artigo 166.º)

2 — (Anterior n.º 2 do artigo 166.º)

- a) Qualquer dos exames realizados nos termos dos n.ºs 1 e 5 do artigo 129.º revelar incapacidade técnica ou inaptidão física, mental ou psicológica do examinando para conduzir com segurança;
- b) O condutor não se apresentar a qualquer dos exames referidos na alínea anterior ou no n.º 3 do artigo 129.º, salvo se justificar a falta no prazo de cinco dias;
- c) Tenha caducado nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 130.º

3 — Quando haja lugar à apreensão do título de condução, o condutor é notificado para, no prazo de 15 dias úteis, o entregar à entidade competente, sob pena de crime de desobediência, devendo, nos casos previstos no n.º 1, esta notificação ser efectuada com a notificação da decisão.

4 — Sem prejuízo da punição por crime de desobediência, se o condutor não proceder à entrega do título de condução nos termos do número anterior, pode a entidade competente determinar a sua apreensão, através da autoridade de fiscalização e seus agentes.

Artigo 161.º

Apreensão do documento de identificação do veículo

1 — (Anterior n.º 1 do artigo 167.º)

- a) [Anterior alínea a) do n.º 1 do artigo 167.º]
- b) As características do veículo não confirmam com as nele mencionadas;
- c) [Anterior alínea c) do n.º 1 do artigo 167.º]
- d) O veículo, em consequência de acidente, se mostre gravemente afectado no quadro ou nos sistemas de suspensão, direcção ou travagem, não tendo condições para circular pelos seus próprios meios;
- e) [Anterior alínea e) do n.º 1 do artigo 167.º]
- f) [Anterior alínea f) do n.º 1 do artigo 167.º]
- g) [Anterior alínea g) do n.º 1 do artigo 167.º]
- h) As chapas de matrícula não obedeçam às condições regulamentares relativas a características técnicas e modos de colocação;
- i) O veículo circule desrespeitando as regras relativas à poluição sonora, do solo e do ar.

2 — (Anterior n.º 2 do artigo 167.º)

3 — Nos casos previstos nas alíneas a), c), g), h) e i) do n.º 1, deve ser passada, em substituição do documento de identificação do veículo, uma guia válida pelo prazo e nas condições na mesma indicados.

4 — (Anterior n.º 4 do artigo 167.º)

5 — (Anterior n.º 5 do artigo 167.º)

6 — Nas situações previstas nas alíneas f) e h) do n.º 1, quando se trate de avarias de fácil reparação nas luzes, pneumáticos ou chapa de matrícula, pode ser emitida guia válida para apresentação do veículo com a avaria reparada, em posto policial, no prazo máximo de oito dias, sendo, neste caso, as coimas aplicáveis reduzidas para metade nos seus limites mínimos e máximos.

7 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 3 a 6, quem conduzir veículo cujo documento de identificação tenha sido apreendido é sancionado com coima de € 300 a € 1500.

Artigo 162.º

Apreensão de veículos

1 — (Anterior n.º 1 do artigo 168.º)

- a) [Anterior alínea a) do n.º 1 do artigo 168.º]
- b) [Anterior alínea b) do n.º 1 do artigo 168.º]
- c) [Anterior alínea c) do n.º 1 do artigo 168.º]
- d) [Anterior alínea d) do n.º 1 do artigo 168.º]
- e) [Anterior alínea e) do n.º 1 do artigo 168.º]
- f) [Anterior alínea f) do n.º 1 do artigo 168.º]
- g) Não compareça à inspecção prevista no n.º 2 do artigo 116.º, sem que a falta seja devidamente justificada;
- h) Transite sem ter sido submetido a inspecção para confirmar a correcção de anomalias verificadas em anterior inspecção, em que reprovou, no prazo que lhe for fixado;
- i) A apreensão seja determinada ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 147.º;
- j) A apreensão seja determinada ao abrigo do disposto no n.º 6 do artigo 114.º ou no n.º 3 do artigo 115.º;
- l) A apreensão seja determinada ao abrigo do disposto nos n.ºs 5 e 6 do artigo 174.º

2 — Nos casos previstos no número anterior, o veículo não pode manter-se apreendido por mais de 90 dias devido a negligência do titular do respectivo documento de identificação em promover a regularização da sua situação, sob pena de perda do mesmo a favor do Estado.

3 — Quando o veículo for apreendido é lavrado auto de apreensão, notificando-se o titular do documento de identificação do veículo da cominação prevista no número anterior.

4 — *(Anterior n.º 3 do artigo 168.º)*

5 — Nos casos previstos nas alíneas c) a j) do n.º 1, o titular do documento de identificação pode ser designado fiel depositário do respectivo veículo.

6 — *(Anterior n.º 5 do artigo 168.º)*

7 — *(Anterior n.º 6 do artigo 168.º)*

8 — Quem for titular do documento de identificação do veículo responde pelo pagamento das despesas causadas pela sua apreensão.

Artigo 163.º

Estacionamento indevido ou abusivo

1 — *(Anterior corpo do artigo 169.º)*

- a) *[Anterior alínea a) do artigo 169.º]*
- b) O de veículo, em parque de estacionamento, quando as taxas correspondentes a cinco dias de utilização não tiverem sido pagas;
- c) *[Anterior alínea c) do artigo 169.º]*
- d) *[Anterior alínea d) do artigo 169.º]*
- e) O de veículos agrícolas, máquinas industriais, reboques e semi-reboques não atrelados ao veículo tractor e o de veículos publicitários que permaneçam no mesmo local por tempo superior a setenta e duas horas, ou a 30 dias, se estacionarem em parques a esse fim destinados;
- f) O que se verifique por tempo superior a quarenta e oito horas, quando se trate de veículos que apresentem sinais exteriores evidentes de abandono, de inutilização ou de impossibilidade de se deslocarem com segurança pelos seus próprios meios;
- g) O de veículos ostentando qualquer informação com vista à sua transacção, em parque de estacionamento;
- h) O de veículos sem chapa de matrícula ou com chapa que não permita a correcta leitura da matrícula.

2 — Os prazos previstos nas alíneas a) e e) do número anterior não se interrompem, desde que os veículos sejam apenas deslocados de um para outro lugar de estacionamento, ou se mantêm no mesmo parque ou zona de estacionamento.

Artigo 164.º

Bloqueamento e remoção

1 — *(Anterior n.º 1 do artigo 170.º)*

- a) Estacionados indevida ou abusivamente, nos termos do artigo anterior;
- b) *[Anterior alínea b) do n.º 1 do artigo 170.º]*
- c) *[Anterior alínea c) do n.º 1 do artigo 170.º]*
- d) *[Anterior alínea e) do n.º 1 do artigo 170.º]*

2 — *(Anterior n.º 2 do artigo 170.º)*

- a) *[Anterior alínea a) do n.º 2 do artigo 170.º]*
- b) *[Anterior alínea b) do n.º 2 do artigo 170.º]*

c) *[Anterior alínea c) do n.º 2 do artigo 170.º]*

d) *[Anterior alínea d) do n.º 2 do artigo 170.º]*

e) *[Anterior alínea e) do n.º 2 do artigo 170.º]*

f) *[Anterior alínea f) do n.º 2 do artigo 170.º]*

g) Em local destinado ao estacionamento de veículos de certas categorias, ao serviço de determinadas entidades ou utilizados no transporte de pessoas com deficiência;

h) Em local afecto à paragem de veículos para operações de carga e descarga ou tomada e largada de passageiros;

i) Impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao sentido contrário, conforme o trânsito se faça num ou em dois sentidos;

j) *[Anterior alínea i) do n.º 2 do artigo 170.º]*

l) *[Anterior alínea j) do n.º 2 do artigo 170.º]*

m) *[Anterior alínea l) do n.º 2 do artigo 170.º]*

n) *[Anterior alínea m) do n.º 2 do artigo 170.º]*

3 — *(Anterior n.º 3 do artigo 170.º)*

4 — *(Anterior n.º 4 do artigo 170.º)*

5 — O desbloqueamento do veículo só pode ser feito pelas autoridades competentes, sendo qualquer outra pessoa que o fizer sancionada com coima de € 300 a € 1500.

6 — Quem for titular do documento de identificação do veículo é responsável por todas as despesas ocasionadas pela remoção, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis, ressalvando-se o direito de regresso contra o condutor.

7 — *(Anterior n.º 7 do artigo 170.º)*

8 — *(Anterior n.º 8 do artigo 170.º)*

Artigo 165.º

Presunção de abandono

1 — Removido o veículo, nos termos do artigo anterior ou levantada a apreensão efectuada nos termos do n.º 1 do artigo 162.º, deve ser notificado o titular do documento de identificação do veículo, para a residência constante do respectivo registo, para o levantar no prazo de 45 dias.

2 — *(Anterior n.º 2 do artigo 171.º)*

3 — *(Anterior n.º 3 do artigo 171.º)*

4 — *(Anterior n.º 4 do artigo 171.º)*

5 — *(Anterior n.º 5 do artigo 171.º)*

Artigo 166.º

Reclamação de veículos

1 — Da notificação referida no artigo anterior deve constar a indicação do local para onde o veículo foi removido e, bem assim, que o titular do respectivo documento de identificação o deve retirar dentro dos prazos referidos no artigo anterior e após o pagamento das despesas de remoção e depósito, sob pena de o veículo se considerar abandonado.

2 — Nos casos previstos na alínea f) do n.º 1 do artigo 163.º, se o veículo apresentar sinais evidentes de acidente, a notificação deve fazer-se pessoalmente, salvo se o titular do respectivo documento de identificação não estiver em condições de a receber, sendo então feita em qualquer pessoa da sua residência, preferindo os parentes.

3 — Não sendo possível proceder à notificação pessoal por se ignorar a residência ou a identidade do titular do documento de identificação do veículo, a notificação deve ser afixada junto da sua última residência conhecida ou na câmara municipal da área onde o veículo tiver sido encontrado.

4 — (*Anterior n.º 4 do artigo 172.º*)

Artigo 167.º

Hipoteca

1 — (*Anterior n.º 1 do artigo 173.º*)

2 — Da notificação ao credor deve constar a indicação dos termos em que a notificação foi feita e a data em que termina o prazo a que o artigo anterior se refere.

3 — O credor hipotecário pode requerer a entrega do veículo como fiel depositário, para o caso de, findo o prazo, o titular do documento de identificação o não levantar.

4 — O requerimento pode ser apresentado no prazo de 20 dias após a notificação ou até ao termo do prazo para levantamento do veículo pelo titular do documento de identificação, se terminar depois daquele.

5 — (*Anterior n.º 5 do artigo 173.º*)

6 — O credor hipotecário tem o direito de exigir do titular do documento de identificação as despesas referidas no número anterior e as que efectuar na qualidade de fiel depositário.

Artigo 168.º

(*Anterior artigo 174.º*)

Artigo 169.º

Competência para o processamento e aplicação das coimas

1 — O processamento das contra-ordenações rodoviárias compete à Direcção-Geral de Viação.

2 — Tem competência para aplicação das coimas correspondentes às contra-ordenações leves e às coimas e sanções acessórias correspondentes às contra-ordenações graves o director-geral de Viação, que poderá delegá-la nos directores regionais de viação.

3 — Têm competência para aplicação das coimas e sanções acessórias correspondentes às contra-ordenações muito graves as entidades designadas pelo Ministro da Administração Interna.

4 — O director-geral de Viação tem competência exclusiva, sem poder de delegação, para determinar da cassação do título de condução, nos termos previstos no presente diploma.

5 — Os directores regionais de viação a quem tenha sido delegada a competência prevista no n.º 2 podem subdelegá-la, nos termos gerais, nos dirigentes de grau hierarquicamente inferior e, ainda, nos coordenadores das contra-ordenações.

6 — Compete aos serviços regionais da Direcção-Geral de Viação ou, nos distritos em que existam, às respectivas delegações distritais a instrução dos processos de contra-ordenação, devendo solicitar, quando necessário, a colaboração das autoridades policiais, bem como de outras autoridades ou serviços públicos.

Artigo 170.º

Auto de notícia e de denúncia

1 — Quando qualquer autoridade ou agente de autoridade, no exercício das suas funções de fiscalização, presenciar contra-ordenação rodoviária, levanta ou

manda levantar auto de notícia, que deve mencionar os factos que constituem a infracção, o dia, a hora, o local e as circunstâncias em que foi cometida, o nome e a qualidade da autoridade ou agente de autoridade que a presenciou, a identificação dos agentes da infracção e, quando possível, de, pelo menos, uma testemunha que possa depor sobre os factos.

2 — (*Anterior n.º 2 do artigo 151.º*)

3 — (*Anterior n.º 3 do artigo 151.º*)

4 — (*Anterior n.º 4 do artigo 151.º*)

5 — (*Anterior n.º 5 do artigo 151.º*)

Artigo 171.º

Identificação do arguido

1 — A identificação do arguido deve ser efectuada através da indicação de:

- Nome completo ou, quando se trate de pessoa colectiva, denominação social;
- Residência ou, quando se trate de pessoa colectiva, sede;
- Número do documento legal de identificação pessoal, data e respectivo serviço emissor ou, quando se trate de pessoa colectiva, do número de pessoa colectiva;
- Número do título de condução e respectivo serviço emissor;
- Identificação do representante legal, quando se trate de pessoa colectiva;
- Número e identificação do documento que titula o exercício da actividade, no âmbito da qual a infracção foi praticada.

2 — Quando se trate de contra-ordenação praticada no exercício da condução e o agente de autoridade não puder identificar o autor da infracção, deve ser levantado o auto de contra-ordenação ao titular do documento de identificação do veículo, correndo contra ele o correspondente processo.

3 — Se, no prazo concedido para a defesa, o titular do documento de identificação do veículo identificar, com todos os elementos constantes do n.º 1, pessoa distinta como autora da contra-ordenação, o processo é suspenso, sendo instaurado novo processo contra a pessoa identificada como infractora.

4 — O processo referido no n.º 2 é arquivado quando se comprove que outra pessoa praticou a contra-ordenação ou houve utilização abusiva do veículo.

5 — Quando o agente da autoridade não puder identificar o autor da contra-ordenação e verificar que o titular do documento de identificação é pessoa colectiva, deve esta ser notificada para proceder à identificação do condutor, no prazo de 15 dias úteis, sob pena de o processo correr contra ela, nos termos do n.º 2.

6 — O titular do documento de identificação do veículo, sempre que tal lhe seja solicitado, deve, no prazo de 15 dias úteis, proceder à identificação do condutor, no momento da prática da infracção.

7 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado nos termos do n.º 2 do artigo 4.º

Artigo 172.º

Cumprimento voluntário

1 — (*Anterior n.º 1 do artigo 153.º*)

2 — A opção de pagamento pelo mínimo e sem acréscimo de custas deve verificar-se no prazo de 15 dias úteis a contar da notificação para o efeito.

3 — A dispensa de custas prevista no número anterior não abrange as despesas decorrentes dos exames médicos e análises toxicológicas legalmente previstos para a determinação dos estados de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas, as decorrentes das inspeções impostas aos veículos, bem como as resultantes de qualquer diligência de prova solicitada pelo arguido.

4 — (*Anterior n.º 4 do artigo 153.º*)

5 — O pagamento voluntário da coima nos termos dos números anteriores determina o arquivamento do processo, salvo se à contra-ordenação for aplicável sanção acessória, caso em que prossegue restrito à aplicação da mesma.

Artigo 173.º

Garantia de cumprimento

1 — O pagamento voluntário da coima deve ser efectuado no acto da verificação da contra-ordenação.

2 — Se o infractor não pretender efectuar o pagamento voluntário imediato da coima, deve prestar depósito, também imediatamente, de valor igual ao mínimo da coima prevista para a contra-ordenação praticada.

3 — O depósito referido no número anterior destina-se a garantir o cumprimento da coima em que o infractor possa vir a ser condenado, sendo devolvido se não houver lugar a condenação.

4 — Se o pagamento ou depósito não forem efectuados de imediato, nos termos dos n.ºs 1 e 2, devem ser apreendidos provisoriamente os seguintes documentos:

- a) Se a sanção respeitar ao condutor, o título de condução;
- b) Se a sanção respeitar ao titular do documento de identificação do veículo, o título de identificação do veículo e o título de registo de propriedade;
- c) Se a sanção respeitar ao condutor e ele for, simultaneamente, titular do documento de identificação do veículo, todos os documentos referidos nas alíneas anteriores.

5 — No caso previsto no número anterior, devem ser emitidas guias de substituição dos documentos apreendidos, com validade pelo tempo julgado necessário e renovável até à conclusão do processo, devendo os mesmos ser devolvidos ao infractor se entretanto for efectuado o pagamento nos termos do artigo anterior.

6 — No caso de ser prestado depósito e não ser apresentada defesa, dentro do prazo estipulado para o efeito, considera-se que o depósito efectuado se converte automaticamente em pagamento.

Artigo 174.º

Infractores com sanções por cumprir

1 — Se, em qualquer acto de fiscalização, o condutor ou o titular do documento de identificação do veículo não tiverem cumprido as sanções pecuniárias que anteriormente lhes foram aplicadas a título definitivo, o condutor deve proceder, de imediato, ao seu pagamento.

2 — Se o pagamento não for efectuado de imediato, deve proceder-se nos seguintes termos:

- a) Se a sanção respeitar ao condutor, é apreendido o título de condução;
- b) Se a sanção respeitar ao titular do documento de identificação do veículo, são apreendidos o

título de identificação do veículo e o título de registo de propriedade;

- c) Se a sanção respeitar ao condutor e ele for, simultaneamente, titular do documento de identificação do veículo, são apreendidos todos os documentos referidos nas alíneas anteriores.

3 — Nos casos previstos no número anterior, a apreensão dos documentos tem carácter provisório, sendo emitidas guias de substituição dos mesmos, válidas por 15 dias.

4 — Os documentos apreendidos nos termos do número anterior são devolvidos pela entidade autuante se as quantias em dívida forem pagas naquele prazo.

5 — Se o pagamento não for efectuado no prazo referido no n.º 3, procede-se à apreensão do veículo, devendo a entidade autuante remeter os documentos apreendidos para o serviço desconcentrado da Direcção-Geral de Viação da área onde foi realizada a acção de fiscalização.

6 — Se não tiverem sido cumpridas as sanções acessórias de inibição de conduzir ou de apreensão do veículo, procede-se à apreensão efectiva do título de condução ou do veículo, conforme o caso, para cumprimento da respectiva sanção.

7 — O veículo apreendido responde pelo pagamento das quantias devidas.

Artigo 175.º

Comunicação da infracção

1 — (*Anterior corpo do n.º 1 do artigo 155.º*)

- a) [*Anterior alínea a) do n.º 1 do artigo 155.º*]
- b) [*Anterior alínea b) do n.º 1 do artigo 155.º*]
- c) [*Anterior alínea c) do n.º 1 do artigo 155.º*]
- d) [*Anterior alínea d) do n.º 1 do artigo 155.º*]
- e) Da possibilidade de pagamento voluntário da coima pelo mínimo, do prazo e do modo de o efectuar, bem como das consequências do não pagamento;
- f) Do prazo para identificação do autor da infracção, nos termos e com os efeitos previstos nos n.ºs 3 e 5 do artigo 171.º

2 — O arguido pode, no prazo de 15 dias úteis, a contar da notificação, apresentar a sua defesa, por escrito, com a indicação de testemunhas, até ao limite de três, e de outros meios de prova, ou proceder ao pagamento voluntário, nos termos e com os efeitos estabelecidos no artigo 172.º

3 — No mesmo prazo o arguido pode ainda requerer a atenuação especial ou a suspensão da execução da sanção acessória.

4 — O pagamento voluntário da coima não impede o arguido de apresentar a sua defesa, restrita à gravidade da infracção e à sanção acessória aplicável.»

Artigo 2.º

Outras alterações ao Código da Estrada

São ainda efectuadas as seguintes alterações ao Código da Estrada referido no artigo anterior:

- a) A epígrafe da secção IX do capítulo I do título II passa a ter a seguinte redacção «Serviço de urgência e transportes especiais»;
- b) O título V, com a epígrafe «Da habilitação legal para conduzir», é dividido em quatro capítulos,

com as seguintes epígrafes: «Capítulo I — Títulos de condução», «Capítulo II — Requisitos», «Capítulo III — Troca de título» e «Capítulo IV — Novos exames e caducidade»;

- c) São eliminadas as secções do título VI;
- d) É aditado um título VII, com a epígrafe «Procedimentos de fiscalização», que comporta três capítulos com as seguintes epígrafes: «Capítulo I — Procedimento para a fiscalização da condução sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas», «Capítulo II — Apreensões» e «Capítulo III — Abandono, bloqueamento e remoção de veículos», e um título VIII, com a epígrafe «Do processo», que comporta cinco capítulos com as seguintes epígrafes: «Capítulo I — Competência», «Capítulo II — Processamento», «Capítulo III — Da decisão», «Capítulo IV — Do recurso» e «Capítulo V — Da prescrição».

Artigo 3.º

Aditamento ao Código da Estrada

São aditados ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, revisto e republicado pelos Decretos-Leis n.ºs 2/98, de 3 de Janeiro, e 265-A/2001, de 28 de Setembro, e alterado pela Lei n.º 20/2002, de 21 de Agosto, os artigos 176.º a 189.º, com a seguinte redacção:

«Artigo 176.º

Notificações

1 — *(Anterior corpo do n.º 1 do artigo 156.º)*

- a) *[Anterior alínea a) do n.º 1 do artigo 156.º]*
- b) Mediante carta registada com aviso de recepção expedida para o domicílio ou sede do notificando;
- c) *[Anterior alínea c) do n.º 1 do artigo 156.º]*

2 — *(Anterior n.º 2 do artigo 156.º)*

3 — Se não for possível, no acto de autuação, proceder nos termos do número anterior ou se estiver em causa qualquer outro acto, a notificação pode ser efectuada através de carta registada com aviso de recepção, expedida para o domicílio ou sede do notificando.

4 — *(Anterior n.º 4 do artigo 156.º)*

5 — Nas infracções relativas ao exercício da condução ou às disposições que condicionem a admissão do veículo ao trânsito nas vias públicas, considera-se domicílio do notificando, para efeitos do disposto nos n.ºs 3 e 4:

- a) O que consta do registo dos títulos de condução organizado pelas entidades competentes para a sua emissão, nos termos do presente diploma;
- b) O do titular do documento de identificação do veículo, nos casos previstos na alínea b) do n.º 3 do artigo 135.º e nos n.ºs 2 e 5 do artigo 171.º

6 — Para as restantes infracções e para os mesmos efeitos, considera-se domicílio do notificando:

- a) O que conste no registo organizado pela entidade competente para concessão de autorização, alvará, licença de actividade ou credencial; ou
- b) O correspondente ao seu local de trabalho.

7 — A notificação por carta registada considera-se efectuada na data em que for assinado o aviso de recepção ou no terceiro dia útil após essa data, quando o aviso for assinado por pessoa diversa do arguido.

8 — Na notificação por carta simples, o funcionário da entidade competente lavra uma cota no processo com a indicação da data da expedição da carta e do domicílio para o qual foi enviada, considerando-se a notificação efectuada no quinto dia posterior à data indicada, cominação esta que deve constar do acto de notificação.

9 — Quando a infracção for da responsabilidade do titular do documento de identificação do veículo, a notificação, no acto de autuação, pode fazer-se na pessoa do condutor.

10 — Sempre que o notificando se recusar a receber ou a assinar a notificação, o agente certifica a recusa, considerando-se efectuada a notificação.

Artigo 177.º

Testemunhas

1 — As testemunhas, peritos ou consultores técnicos indicados pelo arguido na defesa devem por ele ser apresentados na data, hora e local indicados pela entidade instrutora do processo.

2 — Exceptuam-se do disposto no número anterior os peritos dos estabelecimentos, laboratórios ou serviços oficiais, bem como os agentes de autoridade, ainda que arrolados pelo arguido, que devem ser notificados pela autoridade administrativa.

Artigo 178.º

Adiamento da diligência de inquirição de testemunhas

1 — A diligência de inquirição de testemunhas, de peritos ou de consultores técnicos apenas pode ser adiada uma única vez, se a falta à primeira marcação tiver sido considerada justificada.

2 — Considera-se justificada a falta motivada por facto não imputável ao faltoso que o impeça de comparecer no acto processual.

3 — A impossibilidade de comparecimento deve ser comunicada com cinco dias de antecedência, se for previsível, e até ao terceiro dia posterior ao dia designado para a prática do acto, se for imprevisível, constando da comunicação a indicação do respectivo motivo e da duração previsível do impedimento, sob pena de não justificação da falta.

4 — Os elementos de prova da impossibilidade de comparecimento devem ser apresentados com a comunicação referida no número anterior.

Artigo 179.º

Ausência do arguido

A falta de comparência do arguido à diligência de inquirição que lhe tenha sido comunicada não obsta ao prosseguimento do processo, salvo se a falta tiver sido considerada justificada nos termos do artigo anterior, caso em que é aplicável o regime nele estabelecido.

Artigo 180.º

Medidas cautelares

Podem ser impostas medidas cautelares, nos termos previstos em cada diploma legal, quando se revele neces-

sário para a instrução do processo, ou para a defesa da segurança rodoviária, e ainda quando o arguido exerça actividade profissional autorizada, titulada por alvará ou licenciada pela Direcção-Geral de Viação, e tenha praticado a infracção no exercício dessa actividade.

Artigo 181.º

Decisão condenatória

1 — A decisão que aplica a coima ou a sanção acessória deve conter:

- a) A identificação do infractor;
- b) A descrição sumária dos factos, das provas e das circunstâncias relevantes para a decisão;
- c) A indicação das normas violadas;
- d) A coima e a sanção acessória;
- e) A condenação em custas.

2 — Da decisão deve ainda constar que:

- a) A condenação se torna definitiva e exequível se não for judicialmente impugnada por escrito, constando de alegações e conclusões, no prazo de 15 dias úteis após o seu conhecimento e junto da autoridade administrativa que aplicou a coima;
- b) Em caso de impugnação judicial, o tribunal pode decidir mediante audiência ou, caso o arguido e o Ministério Público não se oponham, mediante simples despacho.

3 — A decisão deve conter ainda:

- a) A ordem de pagamento da coima e das custas no prazo máximo de 15 dias úteis após a decisão se tornar definitiva;
- b) A indicação de que, no prazo referido na alínea anterior, pode requerer o pagamento da coima em prestações, nos termos do disposto no artigo 183.º

4 — Não tendo o arguido exercido o direito de defesa, a fundamentação a que se refere a alínea b) do n.º 1 pode ser feita por simples remissão para o auto de notícia.

Artigo 182.º

Cumprimento da decisão

1 — A coima e as custas são pagas no prazo de 15 dias úteis a contar da data em que a decisão se torna definitiva, devendo o pagamento efectuar-se nas modalidades fixadas em regulamento.

2 — Sendo aplicada sanção acessória, o seu cumprimento deve ser iniciado no prazo previsto no número anterior, do seguinte modo:

- a) Tratando-se de inibição de conduzir efectiva, pela entrega do título de condução à entidade competente;
- b) Tratando-se da apreensão do veículo, pela sua entrega efectiva, bem como do documento que o identifica e do título de registo de propriedade, no local indicado na decisão, ou só pela entrega dos referidos documentos quando o titular do documento de identificação for nomeado seu fiel depositário;

c) Tratando-se de outra sanção acessória, deve proceder-se nos termos indicados na decisão condenatória.

Artigo 183.º

Pagamento da coima em prestações

1 — Sempre que o valor mínimo da coima aplicável seja superior a 2 UC pode a autoridade administrativa, a requerimento do arguido, autorizar o seu pagamento em prestações mensais, não inferiores a € 50, pelo período máximo de 12 meses.

2 — O pagamento da coima em prestações pode ser requerido até ao envio do processo a tribunal para execução.

3 — A falta de pagamento de alguma das prestações implica o imediato vencimento das demais.

Artigo 184.º

Competência da entidade administrativa após decisão

O poder de apreciação da entidade administrativa esgota-se com a decisão, excepto:

- a) Quando é apresentado recurso da decisão condenatória, caso em que a entidade administrativa a pode revogar até ao envio dos autos para o Ministério Público;
- b) Quando é apresentado requerimento que, não pondo em causa o mérito da decisão, se restrinja à suspensão da execução da sanção acessória aplicada, caso em que a entidade administrativa pode alterar o modo de cumprimento daquela sanção.

Artigo 185.º

Custas

1 — As custas devem, entre outras, cobrir as despesas efectuadas com franquias postais comunicações telefónicas, telegráficas, por telecópia ou por transmissão electrónica.

2 — O reembolso pelas despesas referidas no número anterior é calculado à razão de metade de 1 UC nas primeiras 50 folhas ou fracção do processado e de um décimo de UC por cada conjunto subsequente de 25 folhas ou fracção do processado.

3 — Não há lugar ao pagamento de taxa de justiça na execução das decisões proferidas em processos de contra-ordenação rodoviária.

Artigo 186.º

Recursos

As decisões judiciais proferidas em sede de impugnação de decisões administrativas admitem recurso nos termos da lei geral aplicável às contra-ordenações.

Artigo 187.º

Efeitos do recurso

1 — A impugnação judicial do acto de condenação no pagamento de coimas tem efeito meramente devolutivo.

2 — A impugnação judicial interposta da decisão do director-geral de Viação, que determine a cassação do título de condução, tem efeito suspensivo.

Artigo 188.º

Prescrição do procedimento

O procedimento por contra-ordenação rodoviária extingue-se por efeito da prescrição logo que, sobre a prática da contra-ordenação, tenham decorrido dois anos.

Artigo 189.º

Prescrição da coima e das sanções acessórias

As coimas e as sanções acessórias prescrevem no prazo de dois anos.»

Artigo 4.º

Regulamentos

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, os regulamentos do Código da Estrada são aprovados por decreto regulamentar, salvo se outra forma for constitucionalmente exigida.

2 — Exceptuam-se do disposto no número anterior:

- a) Os regulamentos locais;
- b) Os regulamentos previstos nos artigos 10.º, 22.º, 23.º, 28.º, n.º 4, 56.º, 57.º, 59.º, 82.º, 88.º, n.º 5, 93.º, 117.º, n.º 6, 118.º, n.º 8, 122.º, n.º 6, 127.º, n.º 3, 164.º, n.º 7, e 182.º, n.º 1, todos do Código da Estrada, que são aprovados por portaria do Ministro da Administração Interna;
- c) Os regulamentos previstos nos artigos 9.º e 58.º do Código da Estrada, que são aprovados por portaria conjunta dos Ministros da Administração Interna e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- d) O regulamento previsto no n.º 1 do artigo 158.º do Código da Estrada, que é aprovado por portaria conjunta dos Ministros da Administração Interna, da Justiça e da Saúde.

3 — Os regulamentos municipais que visem disciplinar o trânsito de veículos e peões nas vias sob jurisdição das autarquias só podem conter disposições susceptíveis de sinalização nos termos do Código da Estrada e legislação complementar e essas disposições só se tornam obrigatórias quando estiverem colocados os correspondentes sinais.

Artigo 5.º

Fiscalização do trânsito

1 — A fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar incumbe:

- a) À Direcção-Geral de Viação e à Brigada de Trânsito da Guarda Nacional Republicana, em todas as vias públicas;
- b) À Guarda Nacional Republicana e à Polícia de Segurança Pública, em todas as vias públicas;
- c) Ao Instituto das Estradas de Portugal, nas vias públicas sob a sua jurisdição;
- d) Às câmaras municipais, nas vias públicas sob a respectiva jurisdição.

2 — A competência referida na alínea c) do número anterior é exercida através do pessoal de fiscalização designado para o efeito e que, como tal, seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente.

3 — A competência referida na alínea d) do n.º 1 é exercida através:

- a) Do pessoal de fiscalização das câmaras municipais designado para o efeito e que, como tal, seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente;
- b) Das polícias municipais;
- c) Do pessoal de fiscalização de empresas públicas municipais designado para o efeito e que, como tal, seja considerado ou equiparado a autoridade ou seu agente, com as limitações decorrentes dos respectivos estatutos e da delegação de competências e após credenciação pela Direcção-Geral de Viação.

4 — Cabe à Direcção-Geral de Viação promover a uniformização dos modos e critérios e coordenar o exercício da fiscalização do trânsito, expedindo, para o efeito, as necessárias instruções.

5 — Cabe ainda à Direcção-Geral de Viação aprovar, para uso na fiscalização do trânsito, os aparelhos ou instrumentos que registem os elementos de prova previstos no n.º 4 do artigo 170.º do Código da Estrada, aprovação que deve ser precedida, quando tal for legalmente exigível, pela aprovação de modelo, no âmbito do regime geral do controlo metrológico.

6 — As entidades fiscalizadoras do trânsito devem remeter à Direcção-Geral de Viação cópia das participações de acidente de que tomem conhecimento, sempre que lhes seja solicitado.

Artigo 6.º

Sinalização das vias públicas

1 — A sinalização das vias públicas compete à entidade gestora da via.

2 — Para efeitos do disposto no presente diploma, entende-se por entidade gestora da via o Instituto de Estradas de Portugal ou a câmara municipal que detenha a respectiva jurisdição e ainda a entidade concessionária das auto-estradas e outras vias objecto de concessão de construção ou exploração.

3 — À Direcção-Geral de Viação compete verificar a conformidade da sinalização das vias públicas com a legislação aplicável e com os princípios do bom ordenamento e segurança da circulação rodoviária.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, a Direcção-Geral de Viação pode:

- a) Realizar auditorias e inspecções à sinalização, designadamente após a abertura ao trânsito de qualquer nova estrada;
- b) Recomendar às entidades gestoras da via que procedam, no prazo que lhes for fixado, às correcções consideradas necessárias, bem como à colocação da sinalização considerada conveniente.

5 — Caso as entidades gestoras da via discordem das recomendações, devem disso informar a Direcção-Geral de Viação, com a indicação dos fundamentos, no prazo que lhe for indicado, o qual não deve ser superior a 30 dias.

6 — Se a Direcção-Geral de Viação entender que se mantém a necessidade de correcção ou colocação de sinalização pode notificar a entidade competente para, no prazo que indicar, não inferior a 30 dias, implementar as medidas adequadas.

Artigo 7.º**Ordenamento do trânsito**

1 — O ordenamento do trânsito, incluindo a fixação dos limites de velocidade a que se refere o n.º 1 do artigo 28.º do Código da Estrada, compete à entidade gestora das respectivas vias públicas, salvo o disposto nos números seguintes.

2 — A fixação de limites de velocidade nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 28.º do Código da Estrada, quando superiores aos estabelecidos no mesmo Código, é realizada no caso das auto-estradas por despacho do Ministro da Administração Interna e nos restantes casos por despacho do director-geral de Viação, sempre sob proposta da entidade gestora da via.

3 — Nos locais de intersecção de vias públicas sob gestão de entidades diferentes e na falta de acordo entre elas, o ordenamento do trânsito compete à Direcção-Geral de Viação.

4 — Cabe, ainda, à Direcção-Geral de Viação o ordenamento do trânsito em quaisquer vias públicas no caso de festividades, manifestações públicas, provas desportivas ou outros acontecimentos que, em função da especial interferência que possam ter nas condições de circulação, obriguem a adoptar providências excepcionais.

5 — A verificação das circunstâncias a que se refere o número anterior é feita por despacho fundamentado do director-geral de Viação, cumprindo à Guarda Nacional Republicana e à Polícia de Segurança Pública participar na execução das providências aí previstas, sempre que a sua colaboração for solicitada.

Artigo 8.º**Autorizações de trânsito**

1 — Cabe à Direcção-Geral de Viação conceder a autorização prevista no artigo 58.º do Código da Estrada.

2 — A Direcção-Geral de Viação pode condicionar a emissão da autorização a parecer favorável das entidades gestoras da via, relativo à natureza do pavimento, à resistência das obras de arte, aos percursos autorizados ou às características técnicas das vias públicas, e restringir a utilização dos veículos às vias públicas cujas características técnicas o permitam.

3 — O parecer referido no número anterior, quando desfavorável, é impeditivo da emissão da autorização.

Artigo 9.º**Utilização especial da via pública**

1 — A autorização para a utilização das vias públicas para a realização de actividades de carácter desportivo, festivo ou outras que possam afectar o trânsito normal é concedida pela câmara municipal do concelho em que se realizem ou tenham o seu termo, com base em regulamento a aprovar.

2 — O regulamento referido no número anterior não pode conter disposições contrárias ao regulamento de utilizações especiais da via pública, aprovado por portaria conjunta dos Ministros da Administração Interna e das Cidades, Administração Local, Habitação e Desenvolvimento Regional.

Artigo 10.º**Registos nacionais de condutores, de infractores e de matrículas**

A Direcção-Geral de Viação deve assegurar a existência de registos nacionais de condutores, de infractores

e de matrículas, organizados em sistema informático, nos termos fixados em diploma próprio, com o conteúdo previsto nos artigos 144.º e 149.º do Código da Estrada no que se refere ao registo de infractores.

Artigo 11.º**Outras competências da Direcção-Geral de Viação**

1 — Compete também à Direcção-Geral de Viação:

- a) A emissão das cartas de condução, das licenças de condução e das licenças especiais de condução a que se referem, respectivamente, os artigos 123.º e 124.º e a alínea a) do n.º 1 do artigo 125.º do Código da Estrada;
- b) A realização dos exames de condução previstos para a obtenção dos títulos referidos na alínea anterior, podendo recorrer, para o efeito, a centros de exames que funcionem sob a responsabilidade de entidades autorizadas nos termos de diploma próprio;
- c) A realização dos exames psicológicos previstos no Código da Estrada e legislação complementar, podendo recorrer, para o efeito, a laboratórios com os quais estabeleça protocolos nesse sentido;
- d) Determinar a realização da inspecção e exames previstos no artigo 129.º do Código da Estrada;
- e) A aprovação dos modelos de automóveis, motociclos, triciclos, quadriciclos, ciclomotores, tractores agrícolas, tractocarros e reboques, bem como dos respectivos sistemas, componentes e acessórios;
- f) A aprovação da transformação de veículos referidos na alínea anterior;
- g) A realização de inspecções a veículos, podendo recorrer, para o efeito, a centros de inspecção que funcionem sob a responsabilidade de entidades autorizadas nos termos de diploma próprio;
- h) A matrícula dos veículos a motor e reboques, bem como a emissão dos respectivos documentos de identificação;
- i) O cancelamento das matrículas dos veículos referidos na alínea anterior;
- j) Determinar a providência prevista no n.º 5 do artigo 5.º do Código da Estrada;
- l) Determinar as apreensões de documentos previstas no n.º 2 do artigo 160.º do Código da Estrada.

2 — A emissão de documentos, as aprovações, a matrícula, o cancelamento e as apreensões previstas no número anterior dependem da verificação prévia dos requisitos para o efeito previstos no Código da Estrada e legislação complementar.

3 — A competência prevista na alínea j) do n.º 1 não prejudica a competência das entidades gestoras das vias públicas para determinar aquela providência.

Artigo 12.º**Regiões Autónomas**

Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira as competências cometidas à Direcção-Geral de Viação são exercidas pelos organismos e serviços das respectivas administrações regionais.

Artigo 13.º**Definição de salvado**

Para efeitos do disposto nos artigos seguintes entende-se por salvado o veículo a motor que, em consequência de acidente, entre na esfera patrimonial de uma empresa de seguros por força de contrato de seguro automóvel e:

- a) Tenha sofrido danos que afectem gravemente as suas condições de segurança;
- b) Cujo valor de reparação seja superior a 70% do valor venal do veículo à data do sinistro.

Artigo 14.º**Venda de salvados**

1 — As companhias de seguros devem comunicar à Conservatória do Registo Automóvel e à Direcção-Geral de Viação todas as vendas de salvados de veículos a motor.

2 — A comunicação é efectuada por carta registada, a remeter no prazo de 10 dias a contar da data da transacção, e deve identificar o adquirente através do nome, residência ou sede e número fiscal de contribuinte, bem como o veículo através da matrícula, marca, modelo e número do quadro, indicando ainda o valor da venda.

3 — Com a comunicação referida no número anterior devem as companhias de seguros remeter à Conservatória do Registo Automóvel e à Direcção-Geral de Viação, respectivamente, o título de registo de propriedade e o documento de identificação do veículo.

4 — A infracção ao disposto no n.º 1 constitui contra-ordenação sancionada com coima de € 2500 a € 25 000.

5 — A competência para instrução dos processos de contra-ordenação e para aplicação das coimas pertence às entidades referidas no n.º 1, de acordo com as respectivas atribuições.

Artigo 15.º**Comunicações obrigatórias das companhias de seguros**

1 — As companhias de seguros devem comunicar também à Conservatória do Registo Automóvel e à Direcção-Geral de Viação a identificação dos veículos e dos respectivos proprietários, com os elementos e nos termos referidos no n.º 2 do artigo anterior, sempre que esses veículos:

- a) Se encontrem em qualquer das condições referidas nas alíneas a) e b) do artigo 13.º;
- b) Sendo satisfeita a indemnização por companhia de seguros, aquela não se destine à efectiva reparação do veículo.

2 — A comunicação referida no número anterior deve ser feita igualmente por todos os proprietários de veículos nas condições previstas nas alíneas a) e b) do mesmo número que procedam à sua venda a outrem que não seja a respectiva empresa de seguros.

3 — Com a comunicação referida no número anterior, devem os proprietários dos veículos remeter à Conservatória do Registo Automóvel e à Direcção-Geral de Viação, respectivamente, o título de registo de propriedade e o documento de identificação do veículo.

4 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 1200 a € 12 000.

5 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 2 e 3 é sancionado com coima de € 300 a € 3000.

Artigo 16.º**Responsabilidade das companhias de seguros**

1 — No caso de incumprimento do disposto no artigo 14.º e no n.º 1 do artigo 15.º, de que resulte a prática de ilícito criminal, a companhia de seguros é solidariamente responsável pelos prejuízos causados a terceiros de boa-fé.

2 — A companhia de seguros que responda nos termos do número anterior goza de direito de regresso contra o agente do ilícito criminal.

Artigo 17.º**Extensão da habilitação**

1 — Os titulares de carta de condução válida para a categoria B, cuja habilitação tenha sido obtida antes de 30 de Março de 1998, estão habilitados para a condução de ciclomotores, motociclos e triciclos de cilindrada não superior a 50 cm³, tractores agrícolas ou florestais com reboque ou com máquina agrícola ou florestal rebocada, desde que o peso bruto do conjunto não exceda 6000 kg.

2 — Os titulares de licença de condução válida para a condução de ciclomotores ou de motociclos de cilindrada não superior a 50 cm³, cuja habilitação tenha sido obtida antes da entrada em vigor do presente diploma, permanecem habilitados para a condução de triciclos de cilindrada não superior a 50 cm³ e de quadriciclos ligeiros.

3 — O disposto no n.º 11 do artigo 123.º do Código da Estrada não é aplicável aos indivíduos que já exerçam a condução dos veículos nele previstos à data da entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 18.º**Livretes de automóveis e motociclos**

1 — Enquanto não for aprovado novo modelo de documento de identificação do veículo, o livrete é considerado para todos os efeitos como documento bastante para a sua identificação.

2 — Nos casos em que o livrete constitui o documento de identificação do veículo, considera-se como titular daquele documento a pessoa, singular ou colectiva, que seja proprietária, adquirente com reserva de propriedade, usufrutuária, locatária em regime de locação financeira, locatária por prazo superior a um ano ou que, em virtude de facto sujeito a registo, tenha a posse do veículo, sendo responsável pela sua circulação.

Artigo 19.º**Regulamentação**

Até que entrem em vigor as normas regulamentares necessárias para execução do Código da Estrada são aplicáveis as disposições vigentes, na medida em que não contrariem o que nele se dispõe.

Artigo 20.º

Remissões para o anterior Código da Estrada

Todas as remissões feitas em diplomas legislativos para o Código da Estrada aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de Maio de 1954, consideram-se feitas para as disposições correspondentes do Código ora revisto.

Artigo 21.º

Normas transitórias

1 — Os processos de contra-ordenação instaurados por infracções praticadas antes da entrada em vigor do Código da Estrada revisto pelo presente diploma continuam a reger-se pela legislação ora revogada, até à sua conclusão ou ao trânsito em julgado da decisão que lhes ponha termo.

2 — As datas a partir das quais se torna obrigatório o uso dos dísticos previstos no n.º 4 do artigo 28.º, e no n.º 6 do artigo 122.º, do colete previsto no artigo 88.º e da matrícula das máquinas agrícolas, industriais, tractocarrs e motocultivadores referida no n.º 3 do artigo 117.º, são as fixadas nos regulamentos a que se referem aqueles artigos.

3 — Os proprietários de ciclomotores e de motociclos, triciclos ou quadriciclos de cilindrada não superior a 50 cm³ matriculados nas câmaras municipais, nos termos da alínea b) do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro, devem, no prazo de três anos a contar da data de entrada em vigor do presente diploma, proceder à troca do documento camarário de identificação do veículo pelo referido no n.º 1 do artigo 118.º do Código da Estrada, junto do serviço desconcentrado da Direcção-Geral de Viação da área da sua residência.

4 — No mesmo prazo e local, devem os titulares de licenças de condução de ciclomotores, de motociclos de cilindrada não superior a 50 cm³ e de veículos agrícolas proceder à troca daqueles títulos por outros emitidos pela Direcção-Geral de Viação.

5 — Os documentos que não forem trocados nos termos do disposto nos n.ºs 3 e 4 perdem a sua validade.

Artigo 22.º

Norma revogatória

São revogados:

- a) Os artigos 2.º a 7.º do Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio;
- b) Os artigos 1.º e 4.º a 20.º do Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro;
- c) Os n.ºs 1 e 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro.

Artigo 23.º

Repúblicação

É republicado em anexo, que é parte integrante do presente acto, o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, com as alterações que lhe foram introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 2/98, de 3 de Janeiro, 265-A/2001, de 28 de Setembro, e pela Lei n.º 20/2002, de 21 de Agosto, e pelo presente diploma.

Artigo 24.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Dezembro de 2004. — *Pedro Miguel de Santana Lopes* — *António José de Castro Bagão Félix* — *António Victor Martins Monteiro* — *Daniel Viegas Sanches* — *José Pedro Aguiar Branco* — *José Luís Fazenda Arnaut Duarte* — *António Luís Guerra Nunes Mexia*.

Promulgado em 28 de Janeiro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 2 de Fevereiro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Miguel de Santana Lopes*.

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 direccional» — 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 embarquem 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 embarçar 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**Restrições 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 se trate de pessoas singulares ou colectivas, acrescida de € 50 por cada um dos condutores participantes ou concorrentes.

6 — Os organizadores de manifestação desportiva envolvendo peões ou animais em violação ao disposto no n.º 1 são sancionados com coima de € 300 a € 1500, acrescida de € 30 por cada um dos participantes ou concorrentes.

Artigo 9.º**Suspensão ou condicionamento do trânsito**

1 — A suspensão ou condicionamento do trânsito só podem ser ordenados por motivos de segurança, de emergência grave ou de obras ou com o fim de prover à conservação dos pavimentos, instalações e obras de arte e podem respeitar apenas a parte da via ou a veículos de certa espécie, peso ou dimensões.

2 — A suspensão ou condicionamento de trânsito podem, ainda, ser ordenados sempre que exista motivo

justificado e desde que fiquem devidamente asseguradas as comunicações entre os locais servidos pela via.

3 — Salvo casos de emergência grave ou de obras urgentes, o condicionamento ou suspensão do trânsito são publicitados com a antecedência fixada em regulamento.

Artigo 10.º**Proibição temporária ou permanente da circulação de certos veículos**

1 — Sempre que ocorram circunstâncias anormais de trânsito, pode proibir-se temporariamente, por regulamento, a circulação de certas espécies de veículos ou de veículos que transportem certas mercadorias.

2 — Pode ainda ser condicionado por regulamento, com carácter temporário ou permanente, em todas ou apenas certas vias públicas, o trânsito de determinadas espécies de veículos ou dos utilizados no transporte de certas mercadorias.

3 — A proibição e o condicionamento referidos nos números anteriores são precedidos de divulgação através da comunicação social, distribuição de folhetos nas zonas afectadas, afixação de painéis de informação ou outro meio adequado.

4 — Quem infringir a proibição prevista no n.º 1 ou o condicionamento previsto no n.º 2 é sancionado com coima de € 150 a € 750, sendo os veículos impedidos de prosseguir a sua marcha até findar o período em que vigora a proibição.

TÍTULO II**Do trânsito de veículos e animais****CAPÍTULO I****Disposições comuns****SECÇÃO I****Regras gerais****Artigo 11.º****Condução de veículos e animais**

1 — Todo o veículo ou animal que circule na via pública deve ter um condutor, salvo as excepções previstas neste Código.

2 — Os condutores devem, durante a condução, abster-se da prática de quaisquer actos que sejam susceptíveis de prejudicar o exercício da condução com segurança.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 12.º**Início de marcha**

1 — Os condutores não podem iniciar ou retomar a marcha sem assinalarem com a necessária antecedência a sua intenção e sem adoptarem as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.

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

Artigo 13.º**Posição de marcha**

1 — O trânsito de veículos deve fazer-se pelo lado direito da faixa de rodagem e o mais próximo possível das bermas ou passeios, conservando destes uma distância que permita evitar acidentes.

2 — Quando necessário, pode ser utilizado o lado esquerdo da faixa de rodagem para ultrapassar ou mudar de direcção.

3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 60 a € 300, salvo o disposto no número seguinte.

4 — Quem circular em sentido oposto ao estabelecido é sancionado com coima de € 250 a € 1250.

Artigo 14.º**Pluralidade de vias de trânsito**

1 — Sempre que, no mesmo sentido, sejam possíveis duas ou mais filas de trânsito, este deve fazer-se pela via de trânsito mais à direita, podendo, no entanto, utilizar-se outra se não houver lugar naquela e, bem assim, para ultrapassar ou mudar de direcção.

2 — Dentro das localidades, os condutores devem utilizar a via de trânsito mais conveniente ao seu destino, só lhes sendo permitida a mudança para outra, depois de tomadas as devidas precauções, a fim de mudar de direcção, ultrapassar, parar ou estacionar.

3 — Ao trânsito em rotundas, situadas dentro e fora das localidades, é também aplicável o disposto no número anterior, salvo no que se refere à paragem e estacionamento.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 15.º**Trânsito em filas paralelas**

1 — Sempre que, existindo mais de uma via de trânsito no mesmo sentido, os veículos, devido à intensidade da circulação, ocupem toda a largura da faixa de rodagem destinada a esse sentido, estando a velocidade de cada um dependente da marcha dos que o precedem, os condutores não podem sair da respectiva fila para outra mais à direita, salvo para mudar de direcção, parar ou estacionar.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 16.º**Placas, postes, ilhéus e dispositivos semelhantes**

1 — Nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas o trânsito faz-se por forma a dar a esquerda à parte central dos mesmos ou às placas, postes, ilhéus direccionais ou dispositivos semelhantes existentes, desde que se encontrem no eixo da faixa de rodagem de que procedem os veículos.

2 — Quando na faixa de rodagem exista algum dos dispositivos referidos no n.º 1, o trânsito, sem prejuízo do disposto nos artigos 13.º e 14.º, faz-se por forma a dar-lhes a esquerda, salvo se se encontrarem numa via de sentido único ou na parte da faixa de rodagem afecta a um só sentido, casos em que o trânsito se pode fazer pela esquerda ou pela direita, conforme for mais conveniente.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 17.º**Bermas e passeios**

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

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

Artigo 18.º**Distância entre veículos**

1 — O condutor de um veículo em marcha deve manter entre o seu veículo e o que o precede a distância suficiente para evitar acidentes em caso de súbita paragem ou diminuição de velocidade deste.

2 — O condutor de um veículo em marcha deve manter distância lateral suficiente para evitar acidentes entre o seu veículo e os veículos que transitam na mesma faixa de rodagem, no mesmo sentido ou em sentido oposto.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 19.º**Visibilidade reduzida ou insuficiente**

Para os efeitos deste Código e legislação complementar, considera-se que a visibilidade é reduzida ou insuficiente sempre que o condutor não possa avistar a faixa de rodagem em toda a sua largura numa extensão de, pelo menos, 50 m.

Artigo 20.º**Veículos de transporte colectivo de passageiros**

1 — Nas localidades, os condutores devem abrandar a sua marcha e, se necessário, parar, sempre que os veículos de transporte colectivo de passageiros retomem a marcha à saída dos locais de paragem.

2 — Os condutores de veículos de transporte colectivo de passageiros não podem, no entanto, retomar a marcha sem assinalarem a sua intenção imediatamente antes de a retomarem e sem adoptarem as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

SECÇÃO II**Sinais dos condutores****Artigo 21.º****Sinalização de manobras**

1 — Quando o condutor pretender reduzir a velocidade, parar, estacionar, mudar de direcção ou de via de trânsito, iniciar uma ultrapassagem ou inverter o sentido de marcha, deve assinalar com a necessária antecedência a sua intenção.

2 — O sinal deve manter-se enquanto se efectua a manobra e cessar logo que ela esteja concluída.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 22.º**Sinais sonoros**

- 1 — Os sinais sonoros devem ser breves.
 2 — Só é permitida a utilização de sinais sonoros:
- Em caso de perigo iminente;
 - Fora das localidades, para prevenir um condutor da intenção de o ultrapassar e, bem assim, nas curvas, cruzamentos, entroncamentos e lombas de visibilidade reduzida.

3 — Exceptuam-se do disposto nos números anteriores os sinais de veículos de polícia ou que transitem em prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público.

4 — As características dos dispositivos emissores dos sinais sonoros são fixadas em regulamento.

5 — Nos veículos de polícia e nos veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público podem ser utilizados avisadores sonoros especiais, cujas características e condições de utilização são fixadas em regulamento.

6 — Não é permitida em quaisquer outros veículos a instalação ou utilização dos avisadores referidos no número anterior nem a emissão de sinais sonoros que se possam confundir com os emitidos por aqueles dispositivos.

7 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 1 e 2 é sancionado com coima de € 60 a € 300.

8 — Quem infringir o disposto no n.º 6 é sancionado com coima de € 500 a € 2500 e com perda dos objectos, devendo o agente de fiscalização proceder à sua imediata remoção e apreensão ou, não sendo ela possível, apreender o documento de identificação do veículo até à efectiva remoção e apreensão daqueles objectos, sendo, neste caso, aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto no n.º 5 do artigo 161.º

Artigo 23.º**Sinais luminosos**

1 — Quando os veículos transitem fora das localidades com as luzes acesas por insuficiência de visibilidade, os sinais sonoros podem ser substituídos por sinais luminosos, através da utilização alternada dos máximos com os médios, mas sempre sem provocar encandeamento.

2 — Dentro das localidades, durante a noite, é obrigatória a substituição dos sinais sonoros pelos sinais luminosos utilizados nas condições previstas no número anterior.

3 — Os veículos de polícia e os veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público podem utilizar avisadores luminosos especiais, cujas características e condições de utilização são fixadas em regulamento.

4 — Os veículos que, em razão do serviço a que se destinam, devam parar na via pública ou deslocar-se em marcha lenta devem utilizar avisadores luminosos especiais, cujas características e condições de utilização são fixadas em regulamento.

5 — Não é permitida em quaisquer outros veículos a instalação ou utilização dos avisadores referidos nos números anteriores.

6 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 2 e 4 é sancionado com coima de € 60 a € 300.

7 — Quem infringir o disposto no n.º 5 é sancionado com coima de € 500 a € 2500 e com perda dos objectos, devendo o agente de fiscalização proceder à sua imediata remoção e apreensão ou, não sendo ela possível, apreender o documento de identificação do veículo até à efectiva remoção e apreensão daqueles objectos, sendo, neste caso, aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto no n.º 5 do artigo 161.º

SECÇÃO III**Velocidade****Artigo 24.º****Princípios gerais**

1 — O condutor deve regular a velocidade de modo que, atendendo às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.

2 — Salvo em caso de perigo iminente, o condutor não deve diminuir subitamente a velocidade do veículo sem previamente se certificar de que daí não resulta perigo para os outros utentes da via, nomeadamente para os condutores dos veículos que o sigam.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 25.º**Velocidade moderada**

1 — Sem prejuízo dos limites máximos de velocidade fixados, o condutor deve moderar especialmente a velocidade:

- À aproximação de passagens assinaladas na faixa de rodagem para a travessia de peões;
- À aproximação de escolas, hospitais, creches e estabelecimentos similares, quando devidamente sinalizados;
- Nas localidades ou vias marginadas por edificações;
- À aproximação de aglomerações de pessoas ou animais;
- Nas descidas de inclinação acentuada;
- Nas curvas, cruzamentos, entroncamentos, rotundas, lombas e outros locais de visibilidade reduzida;
- Nas pontes, túneis e passagens de nível;
- Nos troços de via em mau estado de conservação, molhados, enlameados ou que ofereçam precárias condições de aderência;
- Nos locais assinalados com sinais de perigo;
- Sempre que exista grande intensidade de trânsito.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 26.º

Marcha lenta

1 — Os condutores não devem transitar em marcha cuja lentidão cause embaraço injustificado aos restantes utentes da via.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 60 a € 300, se sanção

mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 27.º

Limites gerais de velocidade

1 — Sem prejuízo do disposto nos artigos 24.º e 25.º e de limites inferiores que lhes sejam impostos, os condutores não podem exceder as seguintes velocidades instantâneas (em quilómetros/hora):

| | Dentro das localidades | Auto-estradas | Vias reservadas a automóveis e motociclos | Restantes vias públicas |
|---|------------------------|---------------|---|-------------------------|
| Ciclomotores e quadriciclos | 40 | — | — | 45 |
| Motociclos: | | | | |
| De cilindrada superior a 50 cm ³ e sem carro lateral | 50 | 120 | 100 | 90 |
| Com carro lateral ou com reboque | 50 | 100 | 80 | 70 |
| De cilindrada não superior a 50 cm ³ | 40 | — | — | 60 |
| Triciclos | 50 | 100 | 90 | 80 |
| Automóveis ligeiros de passageiros e mistos: | | | | |
| Sem reboque | 50 | 120 | 100 | 90 |
| Com reboque | 50 | 100 | 80 | 70 |
| Automóveis ligeiros de mercadorias: | | | | |
| Sem reboque | 50 | 110 | 90 | 80 |
| Com reboque | 50 | 90 | 80 | 70 |
| Automóveis pesados de passageiros: | | | | |
| Sem reboque | 50 | 100 | 90 | 80 |
| Com reboque | 50 | 90 | 90 | 70 |
| Automóveis pesados de mercadorias: | | | | |
| Sem reboque ou com semi-reboque | 50 | 90 | 80 | 80 |
| Com reboque | 40 | 80 | 70 | 70 |
| Tractores agrícolas ou florestais | 30 | — | — | 40 |
| Máquinas agrícolas, motocultivadores e tractocarros | 20 | — | — | 20 |
| Máquinas industriais: | | | | |
| Sem matrícula | 30 | — | — | 30 |
| Com matrícula | 40 | 80 | 70 | 70 |

2 — Quem exceder os limites máximos de velocidade é sancionado:

a) Se conduzir automóvel ligeiro ou motociclo, com as seguintes coimas:

- 1.º De € 60 a € 300, se exceder até 20 km/h, dentro das localidades, ou até 30 km/h, fora das localidades;
- 2.º De € 120 a € 600, se exceder em mais de 20 km/h e até 40 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 30 km/h e até 60 km/h, fora das localidades;
- 3.º De € 300 a € 1500, se exceder em mais de 40 km/h e até 60 km/h, dentro das localidades, ou mais de 60 km/h e até 80 km/h, fora das localidades;
- 4.º De € 500 a € 2500, se exceder em mais de 60 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 80 km/h, fora das localidades;

b) Se conduzir outros veículos, com as seguintes coimas:

- 1.º De € 60 a € 300, se exceder até 10 km/h, dentro das localidades, ou até 20 km/h, fora das localidades;

2.º De € 120 a € 600, se exceder em mais de 10 km/h e até 20 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 20 km/h e até 40 km/h, fora das localidades;

3.º De € 300 a € 1500, se exceder em mais de 20 km/h e até 40 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 40 km/h e até 60 km/h, fora das localidades;

4.º De € 500 a € 2500, se exceder em mais de 40 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 60 km/h, fora das localidades.

3 — O disposto no número anterior é também aplicável aos condutores que excedam os limites máximos de velocidade que lhes tenham sido estabelecidos ou que tenham sido especialmente fixados para os veículos que conduzem.

4 — Para os efeitos do disposto nos números anteriores, considera-se que viola os limites máximos de velocidade instantânea o condutor que percorrer uma determinada distância a uma velocidade média incompatível com a observância daqueles limites, entendendo-se que a contra-ordenação é praticada no local em que terminar o percurso controlado.

5 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, quando a velocidade for controlada através de tacó-

grafo e tiver sido excedido o limite máximo de velocidade permitido ao veículo, considera-se que a contra-ordenação é praticada no local onde for efectuado o controlo.

6 — Sem prejuízo do disposto no artigo 26.º, nas auto-estradas os condutores não podem transitar a velocidade instantânea inferior a 50 km/h.

7 — Quem conduzir a velocidade inferior ao limite estabelecido no número anterior é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 28.º

Limites especiais de velocidade

1 — Sempre que a intensidade do trânsito ou as características das vias o aconselhem podem ser fixados, para vigorar em certas vias, troços de via ou períodos:

- a) Limites mínimos de velocidade instantânea;
- b) Limites máximos de velocidade instantânea inferiores ou superiores aos estabelecidos no n.º 1 do artigo anterior.

2 — Os limites referidos no número anterior devem ser sinalizados ou, se temporários e não sendo possível a sinalização, divulgados pelos meios de comunicação social, afixação de painéis de informação ou outro meio adequado.

3 — A circulação de veículos a motor na via pública pode ser condicionada à incorporação de dispositivos limitadores de velocidade, nos termos fixados em regulamento.

4 — Os automóveis ligeiros de mercadorias e os automóveis pesados devem ostentar à retaguarda a indicação dos limites máximos de velocidade a que nos termos do n.º 1 do artigo 27.º estão sujeitos fora das localidades, nas condições a fixar em regulamento.

5 — É aplicável às infracções aos limites máximos estabelecidos nos termos deste artigo o disposto no n.ºs 2 e 4 do artigo anterior.

6 — Quem infringir os limites mínimos de velocidade instantânea estabelecidos nos termos deste artigo é sancionado com coima de € 60 a € 300.

7 — Quem infringir o disposto no n.º 4 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

SECÇÃO IV

Cedência de passagem

SUBSECÇÃO I

Princípio geral

Artigo 29.º

Princípio geral

1 — O condutor sobre o qual recaia o dever de ceder a passagem deve abrandar a marcha, se necessário parar, ou, em caso de cruzamento de veículos, recuar, por forma a permitir a passagem de outro veículo, sem alteração da velocidade ou direcção deste.

2 — O condutor com prioridade de passagem deve observar as cautelas necessárias à segurança do trânsito.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

SUBSECÇÃO II

Cruzamentos, entroncamentos e rotundas

Artigo 30.º

Regra geral

1 — Nos cruzamentos e entroncamentos o condutor deve ceder a passagem aos veículos que se lhe apresentem pela direita.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 31.º

Cedência de passagem em certas vias ou troços

1 — Deve sempre ceder a passagem o condutor:

- a) Que saia de um parque de estacionamento, de uma zona de abastecimento de combustível ou de qualquer prédio ou caminho particular;
- b) Que entre numa auto-estrada ou numa via reservada a automóveis e motociclos, pelos respectivos ramais de acesso;
- c) Que entre numa rotunda.

2 — Todo o condutor é obrigado a ceder a passagem aos veículos que saiam de uma passagem de nível.

3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 120 a € 600, salvo se se tratar do disposto na alínea b), caso em que a coima é de € 250 a € 1250.

4 — Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 250 a € 1250.

Artigo 32.º

Cedência de passagem a certos veículos

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo anterior, os condutores devem ceder a passagem às colunas militares ou militarizadas, bem como às escoltas policiais.

2 — Nos cruzamentos e entroncamentos os condutores devem ceder passagem aos veículos que se desloquem sobre carris.

3 — As colunas e as escoltas a que se refere o n.º 1, bem como os condutores de veículos que se desloquem sobre carris, devem tomar as precauções necessárias para não embaraçar o trânsito e para evitar acidentes.

4 — O condutor de um velocípede, de um veículo de tracção animal ou de animais deve ceder a passagem aos veículos a motor, salvo nos casos referidos nas alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo anterior.

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

SUBSECÇÃO III

Cruzamento de veículos

Artigo 33.º

Impossibilidade de cruzamento

1 — Se não for possível o cruzamento entre dois veículos que transitem em sentidos opostos, deve observar-se o seguinte:

- a) Quando a faixa de rodagem se encontrar parcialmente obstruída, deve ceder a passagem o condutor que tiver de utilizar a parte esquerda da faixa de rodagem para contornar o obstáculo;

- b) Quando a faixa de rodagem for demasiadamente estreita ou se encontrar obstruída de ambos os lados, deve ceder a passagem o condutor do veículo que chegar depois ao troço ou, se se tratar de via de forte inclinação, o condutor do veículo que desce.

2 — Se for necessário efectuar uma manobra de marcha atrás, deve recuar o condutor do veículo que estiver mais próximo do local em que o cruzamento seja possível ou, se as distâncias forem idênticas, os condutores:

- De veículos ligeiros, perante veículos pesados;
- De automóveis pesados de mercadorias, perante automóveis pesados de passageiros;
- De qualquer veículo, perante um conjunto de veículos;
- Perante veículos da mesma categoria, aquele que for a subir, salvo se for manifestamente mais fácil a manobra para o condutor do veículo que desce.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 34.º

Veículos de grandes dimensões

1 — Sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o perfil transversal ou o estado de conservação da via não permitam que o cruzamento se faça com a necessária segurança, os condutores de veículos ou de conjuntos de veículos de largura superior a 2 m ou cujo comprimento, incluindo a carga, exceda 8 m devem diminuir a velocidade e parar, se necessário, a fim de o facilitar.

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

SECÇÃO V

Algumas manobras em especial

SUBSECÇÃO I

Princípio geral

Artigo 35.º

Disposição comum

1 — O condutor só pode efectuar as manobras de ultrapassagem, mudança de direcção ou de via de trânsito, inversão do sentido de marcha e marcha atrás em local e por forma que da sua realização não resulte perigo ou embaraço para o trânsito.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

SUBSECÇÃO II

Ultrapassagem

Artigo 36.º

Regra geral

1 — A ultrapassagem deve efectuar-se pela esquerda.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 250 a € 1250.

Artigo 37.º

Excepções

1 — Deve fazer-se pela direita a ultrapassagem de veículos ou animais cujo condutor, assinalando devidamente a sua intenção, pretenda mudar de direcção para a esquerda ou, numa via de sentido único, parar ou estacionar à esquerda, desde que, em qualquer caso, tenha deixado livre a parte mais à direita da faixa de rodagem.

2 — Pode fazer-se pela direita a ultrapassagem de veículos que transitem sobre carris desde que estes não utilizem esse lado da faixa de rodagem e:

- Não estejam parados para a entrada ou saída de passageiros;
- Estando parados para a entrada ou saída de passageiros, exista placa de refúgio para peões.

3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 38.º

Realização da manobra

1 — O condutor de veículo não deve iniciar a ultrapassagem sem se certificar de que a pode realizar sem perigo de colidir com veículo que transite no mesmo sentido ou em sentido contrário.

2 — O condutor deve, especialmente, certificar-se de que:

- A faixa de rodagem se encontra livre na extensão e largura necessárias à realização da manobra com segurança;
- Pode retomar a direita sem perigo para aqueles que aí transitam;
- Nenhum condutor que siga na mesma via ou na que se situa imediatamente à esquerda iniciou manobra para o ultrapassar;
- O condutor que o antecede na mesma via não assinalou a intenção de ultrapassar um terceiro veículo ou de contornar um obstáculo.

3 — O condutor deve retomar a direita logo que conclua a manobra e o possa fazer sem perigo.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 39.º

Obrigação de facultar a ultrapassagem

1 — Todo o condutor deve, sempre que não haja obstáculo que o impeça, facultar a ultrapassagem, desviando-se o mais possível para a direita ou, nos casos previstos no n.º 1 do artigo 37.º, para a esquerda e não aumentando a velocidade enquanto não for ultrapassado.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 40.º

Veículos de marcha lenta

1 — Fora das localidades, em vias cuja faixa de rodagem só tenha uma via de trânsito afecta a cada sentido, os condutores de automóveis pesados, de veículos agrí-

colas, de máquinas industriais, de veículos de tracção animal ou de outros veículos que transitem em marcha lenta devem manter em relação aos veículos que os precedem uma distância não inferior a 50 m que permita a sua ultrapassagem com segurança.

2 — Não é aplicável o disposto no número anterior sempre que os condutores dos veículos aí referidos se preparem para fazer uma ultrapassagem e tenham assinalado devidamente a sua intenção.

3 — Sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil ou o estado de conservação da via não permitam que a ultrapassagem se faça em termos normais com a necessária segurança, os condutores dos veículos referidos no n.º 1 devem reduzir a velocidade e parar, se necessário, para facilitar a ultrapassagem.

4 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 1 e 3 é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 41.º

Ultrapassagens proibidas

1 — É proibida a ultrapassagem:

- a) Nas lombas;
- b) Imediatamente antes e nas passagens de nível;
- c) Imediatamente antes e nos cruzamentos e entroncamentos;
- d) Imediatamente antes e nas passagens assinaladas para a travessia de peões;
- e) Nas curvas de visibilidade reduzida;
- f) Em todos os locais de visibilidade insuficiente;
- g) Sempre que a largura da faixa de rodagem seja insuficiente.

2 — É proibida a ultrapassagem de um veículo que esteja a ultrapassar um terceiro.

3 — Não é aplicável o disposto nas alíneas a) a c) e e) do n.º 1 e no n.º 2 sempre que na faixa de rodagem sejam possíveis duas ou mais filas de trânsito no mesmo sentido, desde que a ultrapassagem se não faça pela parte da faixa de rodagem destinada ao trânsito em sentido oposto.

4 — Não é, igualmente, aplicável o disposto na alínea c) do n.º 1 sempre que a ultrapassagem se faça pela direita nos termos do n.º 1 do artigo 37.º

5 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 1 e 2 é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 42.º

Pluralidade de vias e trânsito em filas paralelas

Nos casos previstos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 14.º e no artigo 15.º, o facto de os veículos de uma fila circular mais rapidamente que os de outra não é considerado ultrapassagem para os efeitos previstos neste Código.

SUBSECÇÃO III

Mudança de direcção

Artigo 43.º

Mudança de direcção para a direita

1 — O condutor que pretenda mudar de direcção para a direita deve aproximar-se, com a necessária anteceden-

dência e quanto possível, do limite direito da faixa de rodagem e efectuar a manobra no trajecto mais curto.

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

Artigo 44.º

Mudança de direcção para a esquerda

1 — O condutor que pretenda mudar de direcção para a esquerda deve aproximar-se, com a necessária antecedença e o mais possível, do limite esquerdo da faixa de rodagem ou do eixo desta, consoante a via esteja afecta a um ou a ambos os sentidos de trânsito, e efectuar a manobra de modo a entrar na via que pretende tomar pelo lado destinado ao seu sentido de circulação.

2 — Se tanto na via que vai abandonar como naquela em que vai entrar o trânsito se processa nos dois sentidos, o condutor deve efectuar a manobra de modo a dar a esquerda ao centro de intersecção das duas vias.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

SUBSECÇÃO IV

Inversão do sentido de marcha

Artigo 45.º

Lugares em que é proibida

1 — É proibido inverter o sentido de marcha:

- a) Nas lombas;
- b) Nas curvas, cruzamentos ou entroncamentos de visibilidade reduzida;
- c) Nas pontes, passagens de nível e túneis;
- d) Onde quer que a visibilidade seja insuficiente ou que a via, pela sua largura ou outras características, seja inapropriada à realização da manobra;
- e) Sempre que se verifique grande intensidade de trânsito.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

SUBSECÇÃO V

Marcha atrás

Artigo 46.º

Realização da manobra

1 — A marcha atrás só é permitida como manobra auxiliar ou de recurso e deve efectuar-se lentamente e no menor trajecto possível.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 47.º

Lugares em que é proibida

1 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 33.º para o cruzamento de veículos, a marcha atrás é proibida:

- a) Nas lombas;
- b) Nas curvas, rotundas e cruzamentos ou entroncamentos de visibilidade reduzida;

- c) Nas pontes, passagens de nível e túneis;
- d) Onde quer que a visibilidade seja insuficiente ou que a via, pela sua largura ou outras características, seja inapropriada à realização da manobra;
- e) Sempre que se verifique grande intensidade de trânsito.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

SUBSECÇÃO VI

Paragem e estacionamento

Artigo 48.º

Como devem efectuar-se

1 — Considera-se paragem a imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para a entrada ou saída de passageiros ou para breves operações de carga ou descarga, desde que o condutor esteja pronto a retomar a marcha e o faça sempre que estiver a impedir ou a dificultar a passagem de outros veículos.

2 — Considera-se estacionamento a imobilização de um veículo que não constitua paragem e que não seja motivada por circunstâncias próprias da circulação.

3 — Fora das localidades, a paragem e o estacionamento devem fazer-se fora das faixas de rodagem ou, sendo isso impossível e apenas no caso de paragem, o mais próximo possível do respectivo limite direito, paralelamente a este e no sentido da marcha.

4 — Dentro das localidades, a paragem e o estacionamento devem fazer-se nos locais especialmente destinados a esse efeito e pela forma indicada ou na faixa de rodagem, o mais próximo possível do respectivo limite direito, paralelamente a este e no sentido da marcha.

5 — Ao estacionar o veículo, o condutor deve deixar os intervalos indispensáveis à saída de outros veículos, à ocupação dos espaços vagos e ao fácil acesso aos prédios, bem como tomar as precauções indispensáveis para evitar que aquele se ponha em movimento.

6 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 4 e 5 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 49.º

Proibição de paragem ou estacionamento

1 — É proibido parar ou estacionar:

- a) Nas rotundas, pontes, túneis, passagens de nível, passagens inferiores ou superiores e em todos os lugares de visibilidade insuficiente;
- b) A menos de 5 m para um e outro lado dos cruzamentos, entroncamentos ou rotundas, sem prejuízo do disposto na alínea e) do presente número e na alínea a) do n.º 2;
- c) A menos de 5 m para a frente e 25 m para trás dos sinais indicativos da paragem dos veículos de transporte colectivo de passageiros ou a menos de 6 m para trás daqueles sinais quando os referidos veículos transitarem sobre carris;
- d) A menos de 5 m antes e nas passagens assinaladas para a travessia de peões ou de velocípedes;
- e) A menos de 20 m antes dos sinais verticais ou luminosos se a altura dos veículos, incluindo a respectiva carga, os encobrir;

- f) Nas pistas de velocípedes, nos ilhéus direccionais, nas placas centrais das rotundas, nos passeios e demais locais destinados ao trânsito de peões;
- g) Na faixa de rodagem sempre que esteja sinalizada com linha longitudinal contínua e a distância entre esta e o veículo seja inferior a 3 m.

2 — Fora das localidades, é ainda proibido:

- a) Parar ou estacionar a menos de 50 m para um e outro lado dos cruzamentos, entroncamentos, rotundas, curvas ou lombas de visibilidade reduzida;
- b) Estacionar nas faixas de rodagem;
- c) Parar na faixa de rodagem, salvo nas condições previstas no n.º 3 do artigo anterior.

3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 30 a € 150, salvo se se tratar de paragem ou estacionamento nas passagens de peões ou de velocípedes e nos passeios, impedindo a passagem de peões, caso em que a coima é de € 60 a € 300.

4 — Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 60 a € 300, salvo se se tratar de estacionamento de noite nas faixas de rodagem, caso em que a coima é de € 250 a € 1250.

Artigo 50.º

Proibição de estacionamento

1 — É proibido o estacionamento:

- a) Impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao sentido contrário, conforme o trânsito se faça num ou em dois sentidos;
- b) Nas faixas de rodagem, em segunda fila, e em todos os lugares em que impeça o acesso a veículos devidamente estacionados, a saída destes ou a ocupação de lugares vagos;
- c) Nos lugares por onde se faça o acesso de pessoas ou veículos a propriedades, a parques ou a lugares de estacionamento;
- d) A menos de 10 m para um e outro lado das passagens de nível;
- e) A menos de 5 m para um e outro lado dos postos de abastecimento de combustíveis;
- f) Nos locais reservados, mediante sinalização, ao estacionamento de determinados veículos;
- g) De veículos agrícolas, máquinas industriais, reboques ou semi-reboques quando não atrelados ao veículo tractor, salvo nos parques de estacionamento especialmente destinados a esse efeito;
- h) Nas zonas de estacionamento de duração limitada quando não for cumprido o respectivo regulamento;
- i) De veículos ostentando qualquer informação com vista à sua transacção, em parques de estacionamento.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 30 a € 150, salvo se se tratar do disposto nas alíneas c), f) e i), casos em que a coima é de € 60 a € 300.

Artigo 51.º**Contagem das distâncias**

As distâncias a que se referem as alíneas *b)* do n.º 1 e *a)* do n.º 2 do artigo 49.º contam-se:

- a)* Do início ou fim da curva ou lomba;
- b)* Do prolongamento do limite mais próximo da faixa de rodagem transversal, nos restantes casos.

Artigo 52.º**Paragem de veículos de transporte colectivo**

1 — Nas faixas de rodagem, o condutor de veículo utilizado no transporte colectivo de passageiros só pode parar para a entrada e saída de passageiros nos locais especialmente destinados a esse fim.

2 — No caso de não existirem os locais referidos no número anterior, a paragem deve ser feita o mais próximo possível do limite direito da faixa de rodagem.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 30 a € 150.

SECÇÃO VI**Transporte de pessoas e de carga****Artigo 53.º****Regras gerais**

1 — É proibido entrar, sair, carregar, descarregar ou abrir as portas dos veículos sem que estes estejam completamente imobilizados.

2 — A entrada ou saída de pessoas e as operações de carga ou descarga devem fazer-se o mais rapidamente possível, salvo se o veículo estiver devidamente estacionado e as pessoas ou a carga não ocuparem a faixa de rodagem e sempre de modo a não causar perigo ou embaraço para os outros utentes.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 54.º**Transporte de pessoas**

1 — As pessoas devem entrar e sair pelo lado direito ou esquerdo do veículo, consoante este esteja parado ou estacionado à direita ou à esquerda da faixa de rodagem.

2 — Exceptuam-se:

- a)* A entrada e saída do condutor, quando o volante de direcção do veículo se situar no lado oposto ao da paragem ou estacionamento;
- b)* A entrada e saída dos passageiros que ocupem o banco da frente, quando o volante de direcção do veículo se situar no lado da paragem ou estacionamento;
- c)* Os casos especialmente previstos em regulamentos locais, para os veículos de transporte colectivo de passageiros.

3 — É proibido o transporte de pessoas em número que exceda a lotação do veículo ou de modo a comprometer a sua segurança ou a segurança da condução.

4 — É igualmente proibido o transporte de passageiros fora dos assentos, sem prejuízo do disposto em legis-

lação especial ou salvo em condições excepcionais fixadas em regulamento.

5 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

6 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 3 e 4 é sancionado com coima de € 60 a € 300, aplicável por cada pessoa transportada indevidamente, devendo o veículo ficar imobilizado até que a situação seja regularizada.

Artigo 55.º**Transporte de crianças em automóvel**

1 — As crianças com menos de 12 anos de idade e menos de 150 cm de altura, transportadas em automóveis equipados com cintos de segurança, devem ser seguras por sistema de retenção homologado e adaptado ao seu tamanho e peso.

2 — O transporte das crianças referidas no número anterior deve ser efectuado no banco da retaguarda, salvo nas seguintes situações:

- a)* Se a criança tiver idade inferior a 3 anos e o transporte se fizer utilizando sistema de retenção virado para a retaguarda, não podendo, neste caso, estar activada a almofada de ar frontal no lugar do passageiro;
- b)* Se a criança tiver idade igual ou superior a 3 anos e o automóvel não dispuser de cintos de segurança no banco da retaguarda, ou não dispuser deste banco.

3 — Nos automóveis que não estejam equipados com cintos de segurança é proibido o transporte de crianças de idade inferior a 3 anos.

4 — Nos automóveis destinados ao transporte público de passageiros podem ser transportadas crianças sem observância do disposto nos números anteriores, desde que não o sejam nos bancos da frente.

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600 por cada criança transportada indevidamente.

Artigo 56.º**Transporte de carga**

1 — A carga e a descarga devem ser feitas pela retaguarda ou pelo lado da faixa de rodagem junto de cujo limite o veículo esteja parado ou estacionado.

2 — É proibido o trânsito de veículos ou animais carregados por tal forma que possam constituir perigo ou embaraço para os outros utentes da via ou danificar os pavimentos, instalações, obras de arte e imóveis marginais.

3 — Na disposição da carga deve prover-se a que:

- a)* Fique devidamente assegurado o equilíbrio do veículo, parado ou em marcha;
- b)* Não possa vir a cair sobre a via ou a oscilar por forma que torne perigoso ou incómodo o seu transporte ou provoque a projecção de detritos na via pública;
- c)* Não reduza a visibilidade do condutor;
- d)* Não arraste pelo pavimento;
- e)* Não seja excedida a capacidade dos animais;
- f)* Não seja excedida a altura de 4 m a contar do solo;

- g) Tratando-se de veículos destinados ao transporte de passageiros, aquela não prejudique a correcta identificação dos dispositivos de sinalização, de iluminação e da chapa de matrícula e não ultrapasse os contornos envolventes do veículo, salvo em condições excepcionais fixadas em regulamento;
- h) Tratando-se de veículos destinados ao transporte de mercadorias, aquela se contenha em comprimento e largura nos limites da caixa, salvo em condições excepcionais fixadas em regulamento;
- i) Tratando-se de transporte de mercadorias a granel, aquela não exceda a altura definida pelo bordo superior dos taipais ou dispositivos análogos.

4 — Consideram-se contornos envolventes do veículo os planos verticais que passam pelos seus pontos extremos.

5 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 1 e 2 é sancionado com coima de € 60 a € 300.

6 — Quem infringir o disposto no n.º 3 é sancionado com coima de € 120 a € 600, se sanção mais grave não for aplicável, podendo ser determinada a imobilização do veículo ou a sua deslocação para local apropriado, até que a situação se encontre regularizada.

SECÇÃO VII

Limites de peso e dimensão dos veículos

Artigo 57.º

Proibição de trânsito

1 — Não podem transitar nas vias públicas os veículos cujos pesos brutos, pesos por eixo ou dimensões excedam os limites gerais fixados em regulamento.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 600 a € 3000.

Artigo 58.º

Autorização especial

1 — Nas condições fixadas em regulamento, pode ser permitido pela entidade competente o trânsito de veículos de peso ou dimensões superiores aos legalmente fixados ou que transportem objectos indivisíveis que excedam os limites da respectiva caixa.

2 — Do regulamento referido no número anterior devem constar as situações em que o trânsito daqueles veículos depende de autorização especial.

3 — Considera-se objecto indivisível aquele que não pode ser cindido sem perda do seu valor económico ou da sua função.

4 — Pode ser exigida aos proprietários dos veículos a prestação de caução ou seguro destinados a garantir a efectivação da responsabilidade civil pelos danos que lhes sejam imputáveis, assim como outras garantias necessárias ou convenientes à segurança do trânsito, ou relativas à manutenção das condições técnicas e de segurança do veículo.

5 — Quem, no acto da fiscalização, não exhibir autorização, quando exigível, é sancionado com coima de € 600 a € 3000, salvo se proceder à sua apresentação no prazo de oito dias à autoridade indicada pelo agente de fiscalização, caso em que a coima é de € 60 a € 300.

6 — O não cumprimento dos limites de peso e dimensões ou do percurso fixados no regulamento a que se refere o n.º 1 ou constantes da autorização concedida nos termos do n.º 2 é sancionado com coima de € 600 a € 3000.

7 — O não cumprimento de outras condições impostas pelo mesmo regulamento ou constantes da autorização é sancionado com coima de € 120 a € 600.

8 — Nos casos previstos nos n.ºs 6 e 7 pode ser determinada a imobilização do veículo ou a sua deslocação para local apropriado até que a situação se encontre regularizada.

SECÇÃO VIII

Iluminação

Artigo 59.º

Regras gerais

1 — Os dispositivos de iluminação de sinalização luminosa e os reflectores que devem equipar os veículos, bem como as respectivas características, são fixados em regulamento.

2 — É proibida a utilização de luz ou reflector vermelho dirigidos para a frente ou de luz ou reflector branco dirigidos para a retaguarda, salvo:

- Luz de marcha atrás e da chapa de matrícula;
- Avisadores luminosos especiais previstos no artigo 23.º;
- Dispositivos de iluminação e de sinalização utilizados nos veículos que circulam ao abrigo do disposto no artigo 58.º

3 — É sancionado com coima de € 60 a € 300 quem:

- Conduzir veículo que não disponha de algum ou alguns dos dispositivos previstos no regulamento referido no n.º 1;
- Puser em circulação veículo utilizando dispositivos não previstos no mesmo regulamento ou que, estando previstos, não obedeam às características ou modos de instalação nele fixados;
- Infringir o disposto no n.º 2.

4 — É sancionado com coima de € 30 a € 150 quem:

- Conduzir veículo que não disponha de algum ou alguns dos reflectores previstos no regulamento referido no n.º 1;
- Puser em circulação veículo utilizando reflectores não previstos no mesmo regulamento ou que, estando previstos, não obedeam às características ou modos de instalação nele fixados;
- Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 62.º, conduzir veículo com avaria em algum ou alguns dos dispositivos previstos no n.º 1.

Artigo 60.º

Utilização de luzes

1 — Os dispositivos de iluminação a utilizar pelos condutores são os seguintes:

- Luz de estrada (máximos), destinada a iluminar a via para a frente do veículo numa distância não inferior a 100 m;
- Luz de cruzamento (médios), destinada a iluminar a via para a frente do veículo numa distância até 30 m;

- c) Luz de nevoeiro da frente, destinada a melhorar a iluminação da estrada em caso de nevoeiro ou outras situações de visibilidade reduzida;
- d) Luz de marcha atrás, destinada a iluminar a estrada para a retaguarda do veículo e avisar os outros utentes que o veículo faz ou vai fazer marcha atrás.

2 — Os dispositivos de sinalização luminosa a utilizar pelos condutores são os seguintes:

- a) Luzes de presença, destinadas a assinalar a presença e a largura do veículo, quando visto de frente e da retaguarda, tomando as da frente a designação «mínimos»;
- b) Luz de mudança de direcção, destinada a indicar aos outros utentes a intenção de mudar de direcção;
- c) Luzes avisadoras de perigo, destinadas a assinalar que o veículo representa um perigo especial para os outros utentes e constituídas pelo funcionamento simultâneo de todos os indicadores de mudança de direcção;
- d) Luz de travagem, destinada a indicar aos outros utentes o accionamento do travão de serviço;
- e) Luz de nevoeiro da retaguarda, destinada a tornar mais visível o veículo em caso de nevoeiro intenso ou de outras situações de redução significativa de visibilidade.

Artigo 61.º

Condições de utilização das luzes

1 — Desde o anoitecer ao amanhecer e, ainda, durante o dia sempre que existam condições meteorológicas ou ambientais que tornem a visibilidade insuficiente, nomeadamente em caso de nevoeiro, chuva intensa, queda de neve, nuvens de fumo ou pó, os condutores devem utilizar as seguintes luzes:

- a) De presença, enquanto aguardam a abertura de passagem de nível e ainda durante a paragem ou o estacionamento, em locais cuja iluminação não permita o fácil reconhecimento do veículo à distância de 100 m;
- b) De cruzamento, em locais cuja iluminação permita ao condutor uma visibilidade não inferior a 100 m, no cruzamento com outros veículos, pessoas ou animais, quando o veículo transite a menos de 100 m daquele que o precede, na aproximação de passagem de nível fechada ou durante a paragem ou detenção da marcha do veículo;
- c) De estrada, nos restantes casos;
- d) De nevoeiro, sempre que as condições meteorológicas ou ambientais o imponham, nos veículos que com elas devam estar equipados.

2 — É proibido o uso das luzes de nevoeiro sempre que as condições meteorológicas ou ambientais o não justifiquem.

3 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1, os condutores de veículos afectos ao transporte de mercadorias perigosas devem transitar durante o dia com as luzes de cruzamento acesas.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1, é obrigatório durante o dia o uso de luzes de cruzamento nos túneis sinalizados como tal e nas vias de sentido reversível.

5 — Salvo o disposto no número seguinte e se sanção mais grave não for aplicável por força de disposição especial, quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 30 a € 150.

6 — Quem utilizar os máximos no cruzamento com outros veículos, pessoas ou animais ou quando o veículo transite a menos de 100 m daquele que o precede ou ainda durante a paragem ou detenção da marcha do veículo é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 62.º

Avaria nas luzes

1 — Sempre que, nos termos do n.º 1 do artigo anterior, seja obrigatória a utilização de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa, é proibido o trânsito de veículos com avaria dos dispositivos referidos na alínea b) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 60.º, salvo o disposto no número seguinte.

2 — O trânsito de veículos com avaria nas luzes é permitido quando os mesmos disponham de, pelo menos:

- a) Dois médios, ou um médio do lado esquerdo e dois mínimos para a frente, um indicador de presença no lado esquerdo e uma das luzes de travagem, quando obrigatória, à retaguarda; ou
- b) Luzes avisadoras de perigo, caso em que apenas podem transitar pelo tempo estritamente necessário até um local de paragem ou estacionamento.

3 — A avaria nas luzes, quando ocorra em auto-estrada ou via reservada a automóveis e motociclos, impõe a imediata imobilização do veículo fora da faixa de rodagem, salvo se aquele dispuser das luzes referidas na alínea a) do número anterior, caso em que a circulação é permitida até à área de serviço ou saída mais próxima.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300, devendo o documento de identificação do veículo ser apreendido nos termos e para os efeitos previstos na alínea f) do n.º 1 e no n.º 6 do artigo 161.º

Artigo 63.º

Sinalização de perigo

1 — Quando o veículo represente um perigo especial para os outros utentes da via devem ser utilizadas as luzes avisadoras de perigo.

2 — Os condutores devem também utilizar as luzes referidas no número anterior em caso de súbita redução da velocidade provocada por obstáculo imprevisto ou por condições meteorológicas ou ambientais especiais.

3 — Os condutores devem ainda utilizar as luzes referidas no n.º 1, desde que estas se encontrem em condições de funcionamento:

- a) Em caso de imobilização forçada do veículo por acidente ou avaria, sempre que o mesmo represente um perigo para os demais utentes da via;
- b) Quando o veículo esteja a ser rebocado.

4 — Nos casos previstos no número anterior, se não for possível a utilização das luzes avisadoras de perigo, devem ser utilizadas as luzes de presença, se estas se encontrarem em condições de funcionamento.

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

SECÇÃO IX

Serviço de urgência e transportes especiais

Artigo 64.º

Trânsito de veículos em serviço de urgência

1 — Os condutores de veículos que transitem em missão de polícia, de prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público assinalando adequadamente a sua marcha podem, quando a sua missão o exigir, deixar de observar as regras e os sinais de trânsito, mas devem respeitar as ordens dos agentes reguladores do trânsito.

2 — Os referidos condutores não podem, porém, em circunstância alguma, pôr em perigo os demais utentes da via, sendo, designadamente, obrigados a suspender a sua marcha:

- a) Perante o sinal luminoso vermelho de regulação do trânsito, embora possam prosseguir, depois de tomadas as devidas precauções, sem esperar que a sinalização mude;
- b) Perante o sinal de paragem obrigatória em cruzamento ou entroncamento.

3 — A marcha urgente deve ser assinalada através da utilização dos avisadores sonoros e luminosos especiais referidos, respectivamente, nos artigos 22.º e 23.º

4 — Caso os veículos não estejam equipados com os dispositivos referidos no número anterior, a marcha urgente pode ser assinalada:

- a) Utilizando alternadamente os máximos com os médios; ou
- b) Durante o dia, utilizando repetidamente os sinais sonoros.

5 — É proibida a utilização dos sinais que identificam a marcha dos veículos referidos no n.º 1 quando não transitem em missão urgente.

6 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 65.º

Cedência de passagem

1 — Sem prejuízo do disposto na alínea b) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 31.º, qualquer condutor deve ceder a passagem aos condutores dos veículos referidos no artigo anterior.

2 — Sempre que as vias em que tais veículos circulem, de que vão sair ou em que vão entrar se encontrem congestionadas, devem os demais condutores encostar-se o mais possível à direita, ocupando, se necessário, a berma.

3 — Exceptuam-se do disposto no número anterior:

- a) As vias públicas onde existam corredores de circulação;
- b) As auto-estradas e vias reservadas a automóveis e motociclos, nas quais os condutores devem deixar livre a berma.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 66.º

Trânsito de veículos que efectuem transportes especiais

O trânsito, paragem e estacionamento nas vias públicas de veículos que transportem cargas que pela sua natureza ou outras características o justifiquem pode ser condicionado por regulamento.

SECÇÃO X

Trânsito em certas vias ou troços

SUBSECÇÃO I

Trânsito nas passagens de nível

Artigo 67.º

Atravessamento

1 — O condutor só pode iniciar o atravessamento de uma passagem de nível, ainda que a sinalização lho permita, depois de se certificar de que a intensidade do trânsito não o obriga a imobilizar o veículo sobre ela.

2 — O condutor não deve entrar na passagem de nível:

- a) Enquanto os meios de protecção estejam atravessados na via pública ou em movimento;
- b) Quando as instruções dos agentes ferroviários ou a sinalização existente o proibir.

3 — Se a passagem de nível não dispuser de protecção ou sinalização, o condutor só pode iniciar o atravessamento depois de se certificar de que se não aproxima qualquer veículo ferroviário.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 68.º

Imobilização forçada de veículo ou animal

1 — Em caso de imobilização forçada de veículo ou animal ou de queda da respectiva carga numa passagem de nível, o respectivo condutor deve promover a sua imediata remoção ou, não sendo esta possível, tomar as medidas necessárias para que os condutores dos veículos ferroviários que se aproximem possam aperceber-se da presença do obstáculo.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

SUBSECÇÃO II

Trânsito nos cruzamentos e entroncamentos

Artigo 69.º

Atravessamento

1 — O condutor não deve entrar num cruzamento ou entroncamento, ainda que as regras de cedência de passagem ou a sinalização luminosa lho permitam, se for previsível que, tendo em conta a intensidade do trânsito, fique nele imobilizado, perturbando a circulação transversal.

2 — O condutor imobilizado num cruzamento ou entroncamento em que o trânsito é regulado por sinalização luminosa pode sair dele sem esperar que a cir-

culação seja aberta no seu sentido de trânsito, desde que não perturbe os outros utentes.

3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

SUBSECÇÃO III

Parques e zonas de estacionamento

Artigo 70.º

Regras gerais

1 — Nos locais da via pública especialmente destinados ao estacionamento, quando devidamente assinalados, os condutores não podem transitar ou atravessar as linhas de demarcação neles existentes para fins diversos do estacionamento.

2 — Os parques e zonas de estacionamento podem ser afectos a veículos de certas categorias, podendo a sua utilização ser limitada no tempo ou sujeita ao pagamento de uma taxa, nos termos fixados em regulamento.

3 — Nos parques e zonas de estacionamento podem, mediante sinalização, ser reservados lugares ao estacionamento de veículos afectos ao serviço de determinadas entidades ou utilizados no transporte de pessoas com deficiência.

4 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 71.º

Estacionamento proibido

1 — Nos parques e zonas de estacionamento é proibido estacionar:

- a) Veículos destinados à venda de quaisquer artigos ou a publicidade de qualquer natureza;
- b) Automóveis pesados utilizados em transporte público, quando não estejam em serviço, salvas as excepções previstas em regulamentos locais;
- c) Veículos de categorias diferentes daquelas a que o parque, zona ou lugar de estacionamento tenha sido exclusivamente afecto nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo anterior;
- d) Por tempo superior ao estabelecido ou sem o pagamento da taxa fixada nos termos do n.º 2 do artigo anterior.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de:

- a) € 30 a € 150, se se tratar do disposto nas alíneas b) e d);
- b) € 60 a € 300, se se tratar do disposto nas alíneas a) e c).

SUBSECÇÃO IV

Trânsito nas auto-estradas e vias equiparadas

Artigo 72.º

Auto-estradas

1 — Nas auto-estradas e respectivos acessos, quando devidamente sinalizados, é proibido o trânsito de peões, animais, veículos de tracção animal, velocípedes, ciclo-

motores, motociclos e triciclos de cilindrada não superior a 50 cm³, quadriciclos, veículos agrícolas, comboios turísticos, bem como de veículos ou conjuntos de veículos insusceptíveis de atingir em patamar velocidade superior a 60 km/h ou aos quais tenha sido fixada velocidade máxima igual ou inferior àquele valor.

2 — Nas auto-estradas e respectivos acessos, quando devidamente sinalizados, é proibido:

- a) Circular sem utilizar as luzes regulamentares, nos termos deste Código;
- b) Parar ou estacionar, ainda que fora das faixas de rodagem, salvo nos locais especialmente destinados a esse fim;
- c) Inverter o sentido de marcha;
- d) Fazer marcha atrás;
- e) Transpor os separadores de trânsito ou as aberturas neles existentes.

3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 e nas alíneas a) e b) do n.º 2 é sancionado com coima de € 120 a € 600, salvo se se tratar de paragem ou estacionamento na faixa de rodagem, caso em que a coima é de € 250 a € 1250.

4 — Quem circular em sentido oposto ao legalmente estabelecido ou infringir o disposto nas alíneas c) a e) do n.º 2 é sancionado com coima de € 500 a € 2500, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Artigo 73.º

Entrada e saída das auto-estradas

1 — A entrada e saída das auto-estradas faz-se unicamente pelos acessos a tal fim destinados.

2 — Se existir uma via de aceleração, o condutor que pretender entrar na auto-estrada deve utilizá-la, regulando a sua velocidade por forma a tomar a via de trânsito adjacente sem perigo ou embaraço para os veículos que nela transitam.

3 — O condutor que pretender sair de uma auto-estrada deve ocupar com a necessária antecedência a via de trânsito mais à direita e, se existir via de abrandamento, entrar nela logo que possível.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 250 a € 1250.

Artigo 74.º

Trânsito de veículos pesados de mercadorias ou conjuntos de veículos

1 — Nas auto-estradas ou troços de auto-estradas com três ou mais vias de trânsito afectas ao mesmo sentido, os condutores de veículos pesados de mercadorias ou conjuntos de veículos cujo comprimento exceda 7 m só podem utilizar as duas vias de trânsito mais à direita.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 75.º

Vias reservadas a automóveis e motociclos

É aplicável o disposto na presente subsecção ao trânsito em vias reservadas a automóveis e motociclos.

SUBSECÇÃO V

Vias reservadas, corredores de circulação e pistas especiais

Artigo 76.º

Vias reservadas

1 — As faixas de rodagem das vias públicas podem, mediante sinalização, ser reservadas ao trânsito de veículos de certas espécies ou a veículos destinados a determinados transportes, sendo proibida a sua utilização pelos condutores de quaisquer outros.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 77.º

Corredores de circulação

1 — Podem ser criados nas vias públicas corredores de circulação destinados ao trânsito de veículos de certas espécies ou a veículos afectos a determinados transportes, sendo proibida a sua utilização pelos condutores de quaisquer outros.

2 — É, porém, permitida a utilização das vias referidas no número anterior, na extensão estritamente necessária, para acesso a garagens, a propriedades e a locais de estacionamento ou, quando a sinalização o permita, para efectuar a manobra de mudança de direcção no cruzamento ou entroncamento mais próximo.

3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 78.º

Pistas especiais

1 — Quando existam pistas especialmente destinadas a animais ou veículos de certas espécies, o trânsito destes deve fazer-se por aquelas pistas.

2 — É proibida a utilização das pistas referidas no número anterior a quaisquer outros veículos, salvo para acesso a garagens, a propriedades e a locais de estacionamento ou, quando a sinalização o permita, para efectuar a manobra de mudança de direcção no cruzamento ou entroncamento mais próximo.

3 — Nas pistas destinadas aos velocípedes é proibido o trânsito daqueles que tiverem mais de duas rodas não dispostas em linha ou que atrelarem reboque.

4 — Os peões só podem utilizar as pistas referidas no número anterior quando não existam locais que lhes sejam especialmente destinados.

5 — As pessoas que transitam usando patins, trotinetas ou outros meios de circulação análogos devem utilizar as pistas referidas no n.º 3, sempre que existam.

6 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 30 a € 150, salvo se se tratar do n.º 4, caso em que a coima é de € 10 a € 50.

SECÇÃO XI

Poluição

Artigo 79.º

Poluição do solo e do ar

1 — É proibido o trânsito de veículos a motor que emitam fumos ou gases em quantidade superior à fixada

em regulamento ou que derramem óleo ou quaisquer outras substâncias.

2 — É proibido ao condutor e passageiros atirar quaisquer objectos para o exterior do veículo.

3 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 120 a € 600.

4 — Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 80.º

Poluição sonora

1 — A condução de veículos e as operações de carga e descarga devem fazer-se de modo a evitar ruídos incómodos.

2 — É proibido o trânsito de veículos a motor que emitam ruídos superiores aos limites máximos fixados em diploma próprio.

3 — No uso de aparelhos radiofónicos ou de reprodução sonora instalados no veículo é proibido superar os limites sonoros máximos fixados em diploma próprio.

4 — As condições de utilização de dispositivos de alarme sonoro antifurto em veículos podem ser fixadas em regulamento.

5 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

6 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 2 e 3 é sancionado com coima de € 60 a € 300, se sanção mais grave não for aplicável por força de outro diploma legal.

SECÇÃO XII

Regras especiais de segurança

Artigo 81.º

Condução sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas

1 — É proibido conduzir sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas.

2 — Considera-se sob influência de álcool o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l ou que, após exame realizado nos termos previstos no presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico.

3 — A conversão dos valores do teor de álcool no ar expirado (TAE) em teor de álcool no sangue (TAS) é baseada no princípio de que 1 mg de álcool por litro de ar expirado é equivalente a 2,3 g de álcool por litro de sangue.

4 — Considera-se sob influência de substâncias psicotrópicas o condutor que, após exame realizado nos termos do presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico ou pericial.

5 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de:

- a) € 250 a € 1250, se a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l;
- b) € 500 a € 2500, se a taxa for igual ou superior a 0,8 g/l e inferior a 1,2 g/l ou, sendo impossível a quantificação daquela taxa, o condutor for considerado influenciado pelo álcool em relatório médico ou ainda se conduzir sob influência de substâncias psicotrópicas.

Artigo 82.º**Utilização de acessórios de segurança**

1 — O condutor e passageiros transportados em automóveis são obrigados a usar os cintos e demais acessórios de segurança com que os veículos estejam equipados.

2 — Em regulamento são fixadas:

- a) As condições excepcionais de isenção ou de dispensa da obrigação do uso dos acessórios referidos no n.º 1;
- b) O modo de utilização e características técnicas dos mesmos acessórios.

3 — Os condutores e passageiros de ciclomotores, motociclos com ou sem carro lateral, triciclos e quadriciclos devem proteger a cabeça usando capacete de modelo oficialmente aprovado, devidamente ajustado e apertado.

4 — Exceptuam-se do disposto no número anterior os condutores e passageiros de veículos providos de caixa rígida ou de veículos que possuam, simultaneamente, estrutura de protecção rígida e cintos de segurança.

5 — Os condutores e passageiros de velocípedes com motor e os condutores de trotinetas com motor devem proteger a cabeça usando capacete devidamente ajustado e apertado.

6 — Quem não utilizar ou utilizar incorrectamente os acessórios de segurança previstos no presente artigo é sancionado com coima de € 120 a € 600, salvo se se tratar dos referidos no n.º 5, caso em que a coima é de € 60 a € 300.

Artigo 83.º**Condução profissional de veículos de transporte**

Por razões de segurança, podem ser definidos, para os condutores profissionais de veículos de transporte, os tempos de condução e descanso e, bem assim, pode ser exigida a presença de mais de uma pessoa habilitada para a condução de um mesmo veículo.

Artigo 84.º**Proibição de utilização de certos aparelhos**

1 — É proibido ao condutor utilizar, durante a marcha do veículo, qualquer tipo de equipamento ou aparelho susceptível de prejudicar a condução, nomeadamente auscultadores sonoros e aparelhos radiotelefónicos.

2 — Exceptuam-se do número anterior:

- a) Os aparelhos dotados de um auricular ou de microfone com sistema de alta voz, cuja utilização não implique manuseamento contínuo;
- b) Os aparelhos utilizados durante o ensino da condução e respectivo exame, nos termos fixados em regulamento.

3 — É proibida a instalação e utilização de quaisquer aparelhos, dispositivos ou produtos susceptíveis de revelar a presença ou perturbar o funcionamento de instrumentos destinados à detecção ou registo das infracções.

4 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 120 a € 600.

5 — Quem infringir o disposto no n.º 3 é sancionado com coima de € 500 a € 2500 e com perda dos objectos,

devendo o agente de fiscalização proceder à sua imediata remoção e apreensão ou, não sendo ela possível, apreender o documento de identificação do veículo até à efectiva remoção e apreensão daqueles objectos, sendo, neste caso, aplicável o disposto no n.º 5 do artigo 161.º

SECÇÃO XIII**Documentos****Artigo 85.º****Documentos de que o condutor deve ser portador**

1 — Sempre que um veículo a motor transite na via pública o seu condutor deve ser portador dos seguintes documentos:

- a) Documento legal de identificação pessoal;
- b) Título de condução;
- c) Certificado de seguro.

2 — Tratando-se de automóvel, motociclo, triciclo, quadriciclo, ciclomotor, tractor agrícola ou florestal, ou reboque, o condutor deve ainda ser portador dos seguintes documentos:

- a) Título de registo de propriedade do veículo ou documento equivalente;
- b) Documento de identificação do veículo;
- c) Ficha de inspecção periódica do veículo, quando obrigatória nos termos legais.

3 — Tratando-se de velocípede ou de veículo de tracção animal, o respectivo condutor deve ser portador de documento legal de identificação pessoal.

4 — O condutor que se não fizer acompanhar de um ou mais documentos referidos nos n.ºs 1 e 2 é sancionado com coima de € 60 a € 300, 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 a € 150.

5 — Quem infringir o disposto no n.º 3 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 86.º**Prescrições especiais**

1 — O condutor a quem tenha sido averbado no seu título de condução o uso de lentes, próteses ou outros aparelhos deve usá-los durante a condução.

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

SECÇÃO XIV**Comportamento em caso de avaria ou acidente****Artigo 87.º****Imobilização forçada por avaria ou acidente**

1 — Em caso de imobilização forçada de um veículo em consequência de avaria ou acidente, o condutor deve proceder imediatamente ao seu regular estacionamento ou, não sendo isso viável, retirar o veículo da faixa de rodagem ou aproximá-lo o mais possível do limite direito desta e promover a sua rápida remoção da via pública.

2 — Nas circunstâncias referidas no número anterior, as pessoas que não estiverem envolvidas nas operações

de remoção ou reparação do veículo não devem permanecer na faixa de rodagem.

3 — Enquanto o veículo não for devidamente estacionado ou removido, o condutor deve adoptar as medidas necessárias para que os outros se apercebam da sua presença, usando para tanto os dispositivos de sinalização e as luzes avisadoras de perigo.

4 — É proibida a reparação de veículos na via pública, salvo se for indispensável à respectiva remoção ou, tratando-se de avarias de fácil reparação, ao prosseguimento da marcha.

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300, ou com coima de € 120 a € 600 quando a infracção for praticada em auto-estrada ou via reservada a automóveis e motociclos, se outra sanção mais grave não for aplicável.

Artigo 88.º

Pré-sinalização de perigo

1 — Todos os veículos a motor em circulação, salvo os dotados apenas de duas ou três rodas, os motocultivadores e os quadriciclos sem caixa, devem estar equipados com um sinal de pré-sinalização de perigo e um colete, ambos retrorreflectores e de modelo oficialmente aprovado.

2 — É obrigatório o uso do sinal de pré-sinalização de perigo sempre que o veículo fique imobilizado na faixa de rodagem ou na berma ou nestas tenha deixado cair carga, sem prejuízo do disposto no presente Código quanto à iluminação dos veículos.

3 — O sinal deve ser colocado perpendicularmente em relação ao pavimento e ao eixo da faixa de rodagem, a uma distância nunca inferior a 30 m da retaguarda do veículo ou da carga a sinalizar e por forma a ficar bem visível a uma distância de, pelo menos, 100 m.

4 — Nas circunstâncias referidas no n.º 2, quem proceder à colocação do sinal de pré-sinalização de perigo, à reparação do veículo ou à remoção da carga deve utilizar o colete retrorreflector.

5 — Em regulamento são fixadas as características do sinal de pré-sinalização de perigo e do colete retrorreflector.

6 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 60 a € 300, por cada equipamento em falta.

7 — Quem infringir o disposto nos n.os 2 a 4 é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 89.º

Identificação em caso de acidente

1 — O condutor interveniente em acidente deve fornecer aos restantes intervenientes a sua identificação, a do proprietário do veículo e a da seguradora, bem como o número da apólice, exibindo, quando solicitado, os documentos comprovativos.

2 — Se do acidente resultarem mortos ou feridos, o condutor deve aguardar, no local, a chegada de agente de autoridade.

3 — Quem infringir o disposto n.º 1 é sancionado com coima € 120 a € 600.

4 — Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 500 a € 2500, se sanção mais grave não for aplicável.

CAPÍTULO II

Disposições especiais para motociclos, ciclomotores e velocípedes

SECÇÃO I

Regras especiais

Artigo 90.º

Regras de condução

1 — Os condutores de motociclos, ciclomotores ou velocípedes não podem:

- Conduzir com as mãos fora do guiador, salvo para assinalar qualquer manobra;
- Seguir com os pés fora dos pedais ou apoios;
- Fazer-se rebocar;
- Levantar a roda da frente ou de trás no arranque ou em circulação;
- Seguir a par, salvo se transitarem em pista especial e não causarem perigo ou embaraço para o trânsito.

2 — Os condutores de velocípedes devem transitar o mais próximo possível das bermas ou passeios, mesmo nos casos em que, no mesmo sentido de trânsito, sejam possíveis duas ou mais filas.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300, salvo se se tratar de condutor de velocípede, caso em que a coima é de € 30 a € 150.

SECÇÃO II

Transporte de passageiros e de carga

Artigo 91.º

Transporte de passageiros

1 — Nos motociclos, triciclos, quadriciclos e ciclomotores é proibido o transporte de passageiros de idade inferior a 7 anos, salvo tratando-se de veículos providos de caixa rígida não destinada apenas ao transporte de carga.

2 — Os velocípedes só podem transportar o respectivo condutor, salvo se forem dotados de mais de um par de pedais capaz de accionar o veículo, caso em que o número máximo de pessoas a transportar corresponda ao número de pares de pedais.

3 — Exceptua-se do disposto no número anterior o transporte de crianças em dispositivos especialmente adaptados para o efeito, desde que utilizem capacete devidamente homologado.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

Artigo 92.º

Transporte de carga

1 — O transporte de carga em motociclo, triciclo, quadriciclo, ciclomotor ou velocípede só pode fazer-se em reboque ou caixa de carga.

2 — É proibido aos condutores e passageiros dos veículos referidos no número anterior transportar objectos susceptíveis de prejudicar a condução ou constituir

perigo para a segurança das pessoas e das coisas ou embaraço para o trânsito.

3 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300.

SECÇÃO III

Iluminação

Artigo 93.º

Utilização das luzes

1 — Nos motociclos, triciclos, quadriciclos e ciclomotores, o uso de dispositivos de sinalização luminosa e de iluminação é obrigatório em qualquer circunstância.

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 61.º, os condutores de motociclos e ciclomotores devem transitar com a luz de cruzamento acesa.

3 — Sempre que, nos termos do artigo 61.º, seja obrigatório o uso de dispositivo de iluminação, os velocípedes só podem circular com utilização dos dispositivos que, para o efeito, forem fixados em regulamento.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 60 a € 300, se sanção mais grave não for aplicável.

Artigo 94.º

Avaria nas luzes

1 — Em caso de avaria nas luzes de motociclos, triciclos, quadriciclos e ciclomotores é aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 62.º

2 — Em caso de avaria nas luzes, os velocípedes devem ser conduzidos à mão.

3 — Quem infringir o disposto no n.º 2 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 95.º

Sinalização de perigo

É aplicável aos motociclos, triciclos, quadriciclos e ciclomotores, quando estejam munidos de luzes de mudança de direcção, o disposto no artigo 63.º, com as necessárias adaptações.

SECÇÃO IV

Sanções aplicáveis a condutores de velocípedes

Artigo 96.º

Remissão

As coimas previstas no presente Código são reduzidas para metade nos seus limites mínimo e máximo quando aplicáveis aos condutores de velocípedes, salvo quando se trate de coimas especificamente fixadas para estes condutores.

CAPÍTULO III

Disposições especiais para veículos de tracção animal e animais

Artigo 97.º

Regras especiais

1 — Os condutores de veículos de tracção animal ou de animais devem conduzi-los de modo a manter sempre

o domínio sobre a sua marcha e a evitar impedimento ou perigo para o trânsito.

2 — Nas pontes, túneis e passagens de nível, os condutores de animais, atrelados ou não, devem fazê-los seguir a passo.

3 — A entrada de gado na via pública deve ser devidamente assinalada pelo respectivo condutor e fazer-se por caminhos ou serventias a esse fim destinados.

4 — Sempre que, nos termos do artigo 61.º, seja obrigatória a utilização de dispositivos de sinalização luminosa, os condutores de veículos de tracção animal ou de animais em grupo devem utilizar uma lanterna de luz branca, visível em ambos os sentidos de trânsito.

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 30 a € 150.

6 — O proprietário de animal que o deixe vaguear na via pública por forma a impedir ou fazer perigar o trânsito é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 98.º

Regulamentação local

Em tudo o que não estiver previsto no presente Código, o trânsito de veículos de tracção animal e de animais é objecto de regulamento local.

TÍTULO III

Do trânsito de peões

Artigo 99.º

Lugares em que podem transitar

1 — Os peões devem transitar pelos passeios, pistas ou passagens a eles destinados ou, na sua falta, pelas bermas.

2 — Os peões podem, no entanto, transitar pela faixa de rodagem, com prudência e por forma a não prejudicar o trânsito de veículos, nos seguintes casos:

- Quando efectuem o seu atravessamento;
- Na falta dos locais referidos no n.º 1 ou na impossibilidade de os utilizar;
- Quando transportem objectos que, pelas suas dimensões ou natureza, possam constituir perigo para o trânsito dos outros peões;
- Nas vias públicas em que esteja proibido o trânsito de veículos;
- Quando sigam em formação organizada sob a orientação de um monitor ou em cortejo.

3 — Nos casos previstos nas alíneas b), c) e e) do número anterior, os peões podem transitar pelas pistas a que se refere o artigo 78.º, desde que a intensidade do trânsito o permita e não prejudiquem a circulação dos veículos ou animais a que aquelas estão afectas.

4 — Sempre que transitem na faixa de rodagem, desde o anoitecer ao amanhecer e sempre que as condições de visibilidade ou a intensidade do trânsito o aconselhem, os peões devem transitar numa única fila, salvo quando seguirem em cortejo ou formação organizada nos termos previstos no artigo 102.º

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 10 a € 50.

6 — Quem, com violação dos deveres de cuidado e de protecção, não impedir que os menores de 16 anos

que, por qualquer título, se encontrem a seu cargo brinquem nas faixas de rodagem das vias públicas é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 100.º

Posição a ocupar na via

1 — Os peões devem transitar pela direita dos locais que lhes são destinados, salvo nos casos previstos na alínea *d*) do n.º 2 do artigo anterior.

2 — Nos casos previstos nas alíneas *b*) e *c*) do n.º 2 do artigo anterior, os peões devem transitar pelo lado esquerdo da faixa de rodagem, a não ser que tal comprometa a sua segurança.

3 — Nos casos previstos nas alíneas *b*), *c*) e *e*) do n.º 2 do artigo anterior, os peões devem transitar o mais próximo possível do limite da faixa de rodagem.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 10 a € 50.

Artigo 101.º

Atravessamento da faixa de rodagem

1 — Os peões não podem atravessar a faixa de rodagem sem previamente se certificarem de que, tendo em conta a distância que os separa dos veículos que nela transitam e a respectiva velocidade, o podem fazer sem perigo de acidente.

2 — O atravessamento da faixa de rodagem deve fazer-se o mais rapidamente possível.

3 — Os peões só podem atravessar a faixa de rodagem nas passagens especialmente sinalizadas para esse efeito ou, quando nenhuma exista a uma distância inferior a 50 m, perpendicularmente ao eixo da faixa de rodagem.

4 — Os peões não devem parar na faixa de rodagem ou utilizar os passeios de modo a prejudicar ou perturbar o trânsito.

5 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 10 a € 50.

Artigo 102.º

Iluminação de cortejos e formações organizadas

1 — Sempre que transitem na faixa de rodagem desde o anoitecer ao amanhecer e sempre que as condições de visibilidade o aconselhem, os cortejos e formações organizadas devem assinalar a sua presença com, pelo menos, uma luz branca dirigida para a frente e uma luz vermelha dirigida para a retaguarda, ambas do lado esquerdo do cortejo ou formação, bem como através da utilização de, pelo menos, dois coletes retrorrefletores, um no início e outro no fim da formação.

2 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 103.º

Cuidados a observar pelos condutores

1 — Ao aproximar-se de uma passagem de peões assinalada, em que a circulação de veículos está regulada por sinalização luminosa, o condutor, mesmo que a sinalização lhe permita avançar, deve deixar passar os peões que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem.

2 — Ao aproximar-se de uma passagem para peões, junto da qual a circulação de veículos não está regulada nem por sinalização luminosa nem por agente, o con-

ductor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar para deixar passar os peões que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem.

3 — Ao mudar de direcção, o condutor, mesmo não existindo passagem assinalada para a travessia de peões, deve reduzir a sua velocidade e, se necessário, parar a fim de deixar passar os peões que estejam a atravessar a faixa de rodagem da via em que vai entrar.

4 — Quem infringir o disposto nos números anteriores é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 104.º

Equiparação

É equiparado ao trânsito de peões:

- a) A condução de carros de mão;
- b) A condução à mão de velocípedes de duas rodas sem carro atrelado e de carros de crianças ou de pessoas com deficiência;
- c) O trânsito de pessoas utilizando trotinetas, patins ou outros meios de circulação análogos, sem motor;
- d) O trânsito de cadeiras de rodas equipadas com motor eléctrico;
- e) A condução à mão de motocultivadores sem reboque ou retrotrem.

TÍTULO IV

Dos veículos

CAPÍTULO I

Classificação dos veículos

Artigo 105.º

Automóveis

Automóvel é o veículo com motor de propulsão, dotado de pelo menos quatro rodas, com tara superior a 550 kg, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 km/h, e que se destina, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição a carris.

Artigo 106.º

Classes e tipos de automóveis

1 — Os automóveis classificam-se em:

- a) Ligeiros — veículos com peso bruto igual ou inferior a 3500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor;
- b) Pesados — veículos com peso bruto superior a 3500 kg ou com lotação superior a nove lugares, incluindo o do condutor.

2 — Os automóveis ligeiros ou pesados incluem-se, segundo a sua utilização, nos seguintes tipos:

- a) De passageiros — os veículos que se destinam ao transporte de pessoas;
- b) De mercadorias — os veículos que se destinam ao transporte de carga.

3 — Os automóveis de passageiros e de mercadorias que se destinam ao desempenho de função diferente do normal transporte de passageiros ou de mercadorias

são considerados especiais, tomando a designação a fixar em regulamento, de acordo com o fim a que se destinam.

4 — As categorias de veículos para efeitos de aprovação de modelo são fixadas em regulamento.

Artigo 107.º

Motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos

1 — Motociclo é o veículo dotado de duas rodas, com ou sem carro lateral, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h.

2 — Ciclomotor é o veículo dotado de duas ou três rodas, com uma velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, e cujo motor:

- a) No caso de ciclomotores de duas rodas, tenha cilindrada não superior a 50 cm³, tratando-se de motor de combustão interna ou cuja potência máxima não exceda 4 kW, tratando-se de motor eléctrico;
- b) No caso de ciclomotores de três rodas, tenha cilindrada não superior a 50 cm³, tratando-se de motor de ignição comandada ou cuja potência máxima não exceda 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motores eléctricos.

3 — Triciclo é o veículo dotado de três rodas dispostas simetricamente, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h.

4 — Quadriciclo é o veículo dotado de quatro rodas, classificando-se em:

- a) Ligeiro — veículo com velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, cuja massa sem carga não exceda 350 kg, excluída a massa das baterias no veículo eléctrico, e com motor de cilindrada não superior a 50 cm³, no caso de motor de ignição comandada, ou cuja potência máxima não seja superior a 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motor eléctrico;
- b) Pesado — veículo com motor de potência não superior a 15 kW e cuja massa sem carga, excluída a massa das baterias no caso de veículos eléctricos, não exceda 400 kg ou 550 kg, consoante se destine, respectivamente, ao transporte de passageiros ou de mercadorias.

Artigo 108.º

Veículos agrícolas

1 — Tractor agrícola ou florestal é o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, cuja função principal reside na potência de tracção, especialmente concebido para ser utilizado com reboques, alfaias ou outras máquinas destinadas a utilização agrícola ou florestal.

2 — Máquina agrícola ou florestal é o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado exclusivamente à execução de trabalhos agrícolas ou florestais, que só excepcionalmente transita na via pública, sendo considerado pesado ou ligeiro consoante o seu peso bruto exceda ou não 3500 kg.

3 — Motocultivador é o veículo com motor de propulsão, de um só eixo, destinado à execução de trabalhos agrícolas ligeiros, que pode ser dirigido por um condutor a pé ou em reboque ou retrotrem atrelado ao referido veículo.

4 — O motocultivador ligado a reboque ou retrotrem é equiparado, para efeitos de circulação, a tractor agrícola.

5 — Tractocarro é o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, provido de uma caixa de carga destinada ao transporte de produtos agrícolas ou florestais e cujo peso bruto não ultrapassa 3500 kg, sendo equiparado, para efeitos de circulação, a tractor agrícola.

Artigo 109.º

Outros veículos a motor

1 — Veículo sobre carris é aquele que, independentemente do sistema de propulsão, se desloca sobre carris.

2 — Máquina industrial é o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado à execução de obras ou trabalhos industriais e que só eventualmente transita na via pública, sendo pesado ou ligeiro consoante o seu peso bruto exceda ou não 3500 kg.

Artigo 110.º

Reboques

1 — Reboque é o veículo destinado a transitar atrelado a um veículo a motor.

2 — Semi-reboque é o reboque cuja parte da frente assenta sobre o veículo a motor, distribuindo o peso sobre este.

3 — Os veículos referidos nos números anteriores tomam a designação de reboque ou semi-reboque agrícola ou florestal quando se destinam a ser atrelados a um tractor agrícola ou a um motocultivador.

4 — Máquina agrícola ou florestal rebocável é a máquina destinada a trabalhos agrícolas ou florestais que só transita na via pública quando rebocada.

5 — Máquina industrial rebocável é a máquina destinada a trabalhos industriais que só transita na via pública quando rebocada.

6 — A cada veículo a motor não pode ser atrelado mais de um reboque.

7 — É proibida a utilização de reboques em transporte público de passageiros.

8 — Exceptua-se do disposto nos n.ºs 6 e 7 a utilização de um reboque destinado ao transporte de bagagem nos veículos pesados afectos ao transporte de passageiros, de reboques em comboios turísticos, bem como, nos termos a fixar em regulamento local, de reboques em tractores agrícolas ou florestais.

9 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 6 e 7 é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 111.º

Veículos únicos e conjuntos de veículos

1 — Consideram-se veículos únicos:

- a) O automóvel pesado composto por dois segmentos rígidos permanentemente ligados por uma secção articulada que permite a comunicação entre ambos;

- b) O comboio turístico constituído por um tractor e um ou mais reboques destinados ao transporte de passageiros em pequenos percursos e com fins turísticos ou de diversão.

2 — Conjunto de veículos é o grupo constituído por um veículo tractor e seu reboque ou semi-reboque.

3 — Para efeitos de circulação, o conjunto de veículos é equiparado a veículo único.

Artigo 112.º

Velocípedes

1 — Velocípede é o veículo com duas ou mais rodas accionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos.

2 — Velocípede com motor é o velocípede equipado com motor auxiliar eléctrico com potência máxima contínua de 0,25 kW, cuja alimentação é reduzida progressivamente com o aumento da velocidade e interrompida se atingir a velocidade de 25 km/h, ou antes, se o ciclista deixar de pedalar.

3 — Para efeitos do presente Código, os velocípedes com motor e as trotinetas com motor são equiparados a velocípedes.

Artigo 113.º

Reboque de veículos de duas rodas e carro lateral

1 — Os motociclos, triciclos, quadriciclos, ciclomotores e velocípedes podem atrelar, à retaguarda, um reboque de um eixo destinado ao transporte de carga.

2 — Os motociclos de cilindrada superior a 125 cm³ podem acoplar carro lateral destinado ao transporte de um passageiro.

CAPÍTULO II

Características dos veículos

Artigo 114.º

Características dos veículos

1 — As características dos veículos e dos respectivos sistemas, componentes e acessórios são fixadas em regulamento.

2 — Todos os sistemas, componentes e acessórios de um veículo são considerados suas partes integrantes e, salvo avarias ocasionais e imprevisíveis devidamente justificadas, o seu não funcionamento é equiparado à sua falta.

3 — Os modelos de automóveis, motociclos, triciclos, quadriciclos, ciclomotores, tractores agrícolas, tractocarro e reboques, bem como os respectivos sistemas, componentes e acessórios, estão sujeitos a aprovação de acordo com as regras fixadas em regulamento.

4 — O fabricante ou vendedor que coloque no mercado veículos, sistemas, componentes ou acessórios sem a aprovação a que se refere o número anterior ou infringindo as normas que disciplinam o seu fabrico e comercialização é sancionado com coima de € 600 a € 3000 se for pessoa singular ou de € 1200 a € 6000 se for pessoa colectiva e com perda dos objectos, os quais devem ser apreendidos no momento da verificação da infracção.

5 — É proibido o trânsito de veículos que não disponham dos sistemas, componentes ou acessórios com

que foram aprovados ou que utilizem sistemas, componentes ou acessórios não aprovados nos termos do n.º 3.

6 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 250 a € 1250, sendo ainda apreendido o veículo até que este seja aprovado em inspecção extraordinária.

Artigo 115.º

Transformação de veículos

1 — Considera-se transformação de veículo qualquer alteração das suas características construtivas ou funcionais.

2 — A transformação de veículos a motor e seus reboques é autorizada nos termos fixados em regulamento.

3 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 250 a € 1250, se sanção mais grave não for aplicável, sendo ainda apreendido o veículo até que este seja aprovado em inspecção extraordinária.

CAPÍTULO III

Inspecções

Artigo 116.º

Inspecções

1 — Os veículos a motor e os seus reboques podem ser sujeitos, nos termos fixados em regulamento, a inspecção para:

- a) Aprovação do respectivo modelo;
- b) Atribuição de matrícula;
- c) Aprovação de alteração de características construtivas ou funcionais;
- d) Verificação periódica das suas características e condições de segurança;
- e) Verificação das características construtivas ou funcionais do veículo, após reparação em consequência de acidente;
- f) Controlo aleatório de natureza técnica, na via pública, para verificação das respectivas condições de manutenção, nos termos de diploma próprio.

2 — Pode determinar-se a sujeição dos veículos referidos no número anterior a inspecção extraordinária nos casos previstos no n.º 5 do artigo 114.º e ainda quando haja fundadas suspeitas sobre as suas condições de segurança ou dúvidas sobre a sua identificação, nomeadamente em consequência de alteração das características construtivas ou funcionais do veículo, ou de outras causas.

3 — A falta a qualquer das inspecções previstas nos números anteriores é sancionada com coima de € 250 a € 1250.

CAPÍTULO IV

Matrícula

Artigo 117.º

Obrigatoriedade de matrícula

1 — Os veículos a motor e os seus reboques só são admitidos em circulação desde que matriculados, salvo o disposto nos n.ºs 2 e 3.

2 — Exceptuam-se do disposto no número anterior os veículos que se desloquem sobre carris e os reboques cujo peso bruto não exceda 300 kg.

3 — Os casos em que as máquinas agrícolas e industriais, os motocultivadores e os tractocarros estão sujeitos a matrícula são fixados em regulamento.

4 — A matrícula do veículo deve ser requerida à autoridade competente pela pessoa, singular ou colectiva, que proceder à sua admissão, importação ou introdução no consumo em território nacional.

5 — Os veículos a motor e os reboques que devam ser apresentados a despacho nas alfândegas pelas entidades que se dediquem à sua admissão, importação, montagem ou fabrico podem delas sair com dispensa de matrícula, nas condições fixadas em diploma próprio.

6 — O processo de atribuição e a composição do número de matrícula, bem como as características da respectiva chapa, são fixados em regulamento.

7 — A entidade competente deve organizar, nos termos fixados em regulamento, um registo nacional de matrículas.

8 — Quem puser em circulação veículo não matriculado nos termos dos números anteriores é sancionado com coima de € 600 a € 3000, salvo quando se tratar de ciclomotor ou veículo agrícola, casos em que a coima é de € 300 a € 1500.

Artigo 118.º

Identificação do veículo

1 — Por cada veículo matriculado deve ser emitido um documento destinado a certificar a respectiva matrícula, donde constem as características que o permitam identificar.

2 — É titular do documento de identificação do veículo a pessoa, singular ou colectiva, em nome da qual o veículo for matriculado e que, na qualidade de proprietária ou a outro título jurídico, dele possa dispor, sendo responsável pela sua circulação.

3 — O adquirente ou a pessoa a favor de quem seja constituído direito que confira a titularidade do documento de identificação do veículo deve, no prazo de 30 dias a contar da aquisição ou constituição do direito, comunicar tal facto à autoridade competente para a matrícula.

4 — O vendedor ou a pessoa que, a qualquer título jurídico, transfira para outrem a titularidade de direito sobre o veículo deve comunicar tal facto à autoridade competente para a matrícula, nos termos e no prazo referidos no número anterior, identificando o adquirente ou a pessoa a favor de quem seja constituído o direito.

5 — No caso de alteração do nome ou da designação social, mudança de residência ou sede, deve o titular do documento de identificação do veículo comunicar essa alteração no prazo de 30 dias à autoridade competente, requerendo o respectivo averbamento.

6 — Quando o documento de identificação do veículo se extraviar ou se encontrar em estado de conservação que torne ininteligível qualquer indicação ou averbamento, o respectivo titular deve requerer, consoante os casos, o seu duplicado ou a sua substituição.

7 — Só a autoridade competente para a emissão do documento de identificação do veículo pode nele efectuar qualquer averbamento ou apor carimbo.

8 — Cada veículo matriculado deve estar provido de chapas com o respectivo número de matrícula, nos termos fixados em regulamento.

9 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 3, 4, 7 e 8 e quem colocar em circulação veículo cujas características não confirmam com as mencionadas no documento que o identifica é sancionado com coima de € 120 a € 600, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

10 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 5 e 6 é sancionado com coima de € 30 a € 150.

Artigo 119.º

Cancelamento da matrícula

1 — A matrícula deve ser cancelada quando:

- a) O veículo fique inutilizado ou haja desaparecido;
- b) Ao veículo for atribuída uma nova matrícula;
- c) O veículo faltar à inspecção referida no n.º 2 do artigo 116.º, sem que a falta seja devidamente justificada.

2 — Considera-se inutilizado o veículo que tenha sofrido danos que impossibilitem definitivamente a sua circulação ou afectem gravemente as suas condições de segurança.

3 — Considera-se desaparecido o veículo cuja localização seja desconhecida há mais de seis meses.

4 — O cancelamento da matrícula deve ser requerido pelo proprietário, no prazo de 30 dias, quando o veículo fique inutilizado, bem como no caso referido na alínea b) do n.º 1.

5 — O cancelamento da matrícula pode ser requerido pelo proprietário quando:

- a) O veículo haja desaparecido;
- b) Pretender deixar de utilizar o veículo na via pública.

6 — Se o proprietário não for titular do documento de identificação do veículo, o cancelamento deve ser requerido, conjuntamente, pelo proprietário e pelo titular daquele documento.

7 — A matrícula pode ser cancelada oficiosamente em qualquer das situações previstas no n.º 1.

8 — Sempre que tenham qualquer intervenção em acto decorrente da inutilização ou desaparecimento de um veículo, as companhias de seguros são obrigadas a comunicar tal facto e a remeter o documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade às autoridades competentes.

9 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 4 a 6, os tribunais, as entidades fiscalizadoras do trânsito ou outras entidades públicas devem comunicar às autoridades competentes os casos de inutilização de veículos de que tenham conhecimento no exercício das suas funções.

10 — A entidade competente pode autorizar que sejam repostas matrículas canceladas ou, em casos excepcionais fixados em regulamento, que sejam atribuídas novas matrículas a veículos já anteriormente matriculados em território nacional.

11 — Não podem ser repostas ou atribuídas novas matrículas a veículos quando o cancelamento da matrícula anterior tenha tido por fundamento a destruição do mesmo.

12 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 4, 6 e 8 é sancionado com coima de € 60 a € 300, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

CAPÍTULO V

Regime especial

Artigo 120.º

Regime especial

O disposto no presente título não é aplicável ao equipamento militar circulante ou de intervenção de ordem pública afecto às forças militares ou de segurança.

TÍTULO V

Da habilitação legal para conduzir

CAPÍTULO I

Títulos de condução

Artigo 121.º

Princípios gerais

1 — Só pode conduzir um veículo a motor na via pública quem estiver legalmente habilitado para o efeito.

2 — É permitida aos instruendos e examinandos a condução de veículos a motor, nos termos das disposições legais aplicáveis.

3 — A condução, nas vias públicas, do equipamento militar circulante ou de intervenção de ordem pública referido no artigo 120.º e dos veículos que se deslocam sobre carris rege-se por legislação especial.

Artigo 122.º

Títulos de condução

1 — O documento que titula a habilitação para conduzir automóveis, motociclos, triciclos e quadriciclos designa-se «carta de condução».

2 — Designam-se «licenças de condução» os documentos que titulam a habilitação para conduzir:

- a) Motociclos de cilindrada não superior a 50 cm³;
- b) Ciclomotores;
- c) Outros veículos a motor não referidos no número anterior, com excepção dos velocípedes com motor.

3 — Os documentos previstos nos números anteriores são emitidos pela entidade competente e válidos para as categorias ou subcategorias de veículos e períodos de tempo neles averbados, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

4 — A carta de condução emitida a favor de quem não se encontra já legalmente habilitado para conduzir qualquer das categorias ou subcategorias de veículos nela previstas tem carácter provisório e só se converte em definitiva se, durante os três primeiros anos do seu período de validade, não for instaurado ao respectivo titular procedimento pela prática de crime ou contra-ordenação a que corresponda proibição ou inibição de conduzir.

5 — Se, durante o período referido no número anterior, for instaurado procedimento pela prática de crime ou contra-ordenação a que corresponda proibição ou inibição de conduzir, a carta de condução mantém o carácter provisório até que a respectiva decisão transite em julgado ou se torne definitiva.

6 — Os veículos conduzidos por titulares de carta de condução com carácter provisório devem ostentar à retaguarda dístico de modelo a definir em regulamento.

7 — Os titulares de carta de condução válida apenas para as subcategorias A1 ou B1, quando obtenham habilitação em nova categoria, ficam sujeitos ao regime previsto no n.º 4 ainda que o título inicial tenha mais de três anos.

8 — O disposto nos n.ºs 4 e 5 não se aplica ao título emitido através de troca por documento equivalente que habilite a conduzir há mais de três anos, salvo se contra o respectivo titular estiver pendente procedimento nos termos do n.º 5.

9 — Nos títulos de condução só pode ser feito qualquer averbamento ou aposto carimbo pela entidade competente para a sua emissão.

10 — A entidade competente para a emissão de títulos de condução deve organizar, nos termos fixados em regulamento, um registo nacional de condutores, donde constem todos os títulos emitidos, bem como a identidade e o domicílio dos respectivos titulares.

11 — Sempre que mudarem de domicílio, os condutores devem comunicá-lo, no prazo de 30 dias, à entidade competente para a emissão dos títulos de condução.

12 — Os titulares de título de condução emitido por outro Estado membro do Espaço Económico Europeu que fixem residência em Portugal devem, no prazo de 30 dias, comunicar ao serviço competente para a emissão das cartas de condução a sua residência em território nacional, para efeitos de actualização do registo de condutor.

13 — A revalidação, troca, substituição e a emissão de duplicado do título de condução dependem do prévio cumprimento das sanções aplicadas ao condutor.

14 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 6, 9, 11 e 12 é sancionado com coima de € 60 a € 300, se sanção mais grave não for aplicável.

Artigo 123.º

Carta de condução

1 — A carta de condução habilita a conduzir uma ou mais das seguintes categorias de veículos:

- A — motociclos de cilindrada superior a 50 cm³, com ou sem carro lateral;
- B — automóveis ligeiros ou conjuntos de veículos compostos por automóvel ligeiro e reboque de peso bruto até 750 kg ou, sendo este superior, com peso bruto do conjunto não superior a 3500 kg, não podendo, neste caso, o peso bruto do reboque exceder a tara do veículo tractor;
- B+E — conjuntos de veículos compostos por um automóvel ligeiro e reboque cujos valores excedam os previstos para a categoria B;
- C — automóveis pesados de mercadorias, a que pode ser atrelado reboque de peso bruto até 750 kg;

C+E — conjuntos de veículos compostos por veículo tractor da categoria C e reboque com peso bruto superior a 750 kg;

D — automóveis pesados de passageiros, a que pode ser atrelado reboque de peso bruto até 750 kg;

D+E — conjuntos de veículos compostos por veículo tractor da categoria D e reboque com peso bruto superior a 750 kg.

2 — As categorias referidas no número anterior podem compreender subcategorias que habilitam à condução dos seguintes veículos:

A1 — motociclos de cilindrada não superior a 125 cm³ e de potência máxima até 11 kW;

B1 — triciclos e quadriciclos;

C1 — automóveis pesados de mercadorias cujo peso bruto não exceda 7500 kg, a que pode ser atrelado um reboque de peso bruto até 750 kg;

C1+E — conjuntos de veículos compostos por veículo tractor da subcategoria C1 e reboque com peso bruto superior a 750 kg, desde que o peso bruto do conjunto não exceda 12 000 kg e o peso bruto do reboque não exceda a tara do veículo tractor;

D1 — automóveis pesados de passageiros com lotação até 17 lugares sentados, incluindo o do condutor, a que pode ser atrelado um reboque de peso bruto até 750 kg;

D1+E — conjuntos de veículos compostos por veículo tractor da subcategoria D1 e reboque com peso bruto superior a 750 kg, desde que, cumulativamente, o peso bruto do conjunto não exceda 12 000 kg, o peso bruto do reboque não exceda a tara do veículo tractor e o reboque não seja utilizado para o transporte de pessoas.

3 — Os titulares de carta de condução válida para veículos da categoria A ou da subcategoria A1 consideram-se habilitados para a condução de:

- a) Ciclomotores ou motociclos de cilindrada não superior a 50 cm³;
- b) Triciclos.

4 — Os titulares de carta de condução válida para veículos da categoria B consideram-se também habilitados para a condução de:

- a) Tractores agrícolas ou florestais simples ou com equipamentos montados desde que o peso máximo do conjunto não exceda 6000 kg;
- b) Máquinas agrícolas ou florestais ligeiras, motocultivadores, tractocarros e máquinas industriais ligeiras;
- c) Ciclomotores de três rodas, triciclos e quadriciclos.

5 — Os titulares de carta de condução válida para veículos da categoria C consideram-se também habilitados para a condução de:

- a) Veículos da categoria B;
- b) Veículos referidos no número anterior;
- c) Outros tractores agrícolas ou florestais com ou sem reboque, máquinas agrícolas ou florestais e industriais.

6 — Os titulares de carta de condução válida para veículos da categoria B+E consideram-se também habilitados para a condução de tractores agrícolas ou florestais com reboque ou com máquina agrícola ou florestal rebocada, desde que o peso bruto do conjunto não exceda 6000 kg.

7 — Os titulares de carta de condução válida para conjuntos de veículos das categorias C+E ou D+E consideram-se também habilitados para a condução de conjuntos de veículos da categoria B + E.

8 — Os titulares de carta de condução válida para a categoria C+E podem conduzir conjuntos de veículos da categoria D+E, desde que se encontrem habilitados para a categoria D.

9 — Quem conduzir veículo de qualquer das categorias ou subcategorias referidas nos n.ºs 1 e 2 para a qual a respectiva carta de condução não confira habilitação é sancionado com coima de € 500 a € 2500.

10 — Quem, sendo titular de carta de condução válida para as categorias B ou B+E, conduzir veículo agrícola ou florestal ou máquina para o qual a categoria averbada não confira habilitação é sancionado com coima de € 120 a € 600.

11 — Sem prejuízo da exigência de habilitação específica, os condutores de veículos que se deslocam sobre carris ou de troleicarros devem ser titulares de carta de condução válida para a categoria D.

12 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado com coima de € 500 a € 2500.

Artigo 124.º

Licença de condução

1 — As licenças de condução a que se refere o n.º 2 do artigo 122.º são as seguintes:

- a) De ciclomotores e de motociclos de cilindrada não superior a 50 cm³;
- b) De veículos agrícolas.

2 — A licença de condução referida na alínea a) do número anterior habilita a conduzir ambas as categorias de veículos nela averbadas.

3 — A licença de condução de veículos agrícolas habilita a conduzir uma ou mais das seguintes categorias de veículos:

- I) Motocultivadores com reboque ou retrotrem e tractocarros de peso bruto não superior a 2500 kg;

II):

- a) Tractores agrícolas ou florestais simples ou com equipamentos montados, desde que o peso bruto do conjunto não exceda 3500 kg;
- b) Tractores agrícolas ou florestais com reboque ou máquina agrícola ou florestal rebocada, desde que o peso bruto do conjunto não exceda 6000 kg;
- c) Máquinas agrícolas ou florestais ligeiras e tractocarros de peso bruto superior a 2500 kg;

III) Tractores agrícolas ou florestais com ou sem reboque e máquinas agrícolas pesadas.

4 — Os titulares de licença de condução de veículos agrícolas válida para veículos da categoria I consideram-se habilitados para a condução de máquinas industriais com peso bruto não superior a 2500 kg.

5 — Os titulares de licença de condução de veículos agrícolas válida para veículos da categoria II consideram-se habilitados para a condução de veículos da categoria I.

6 — Os titulares de licença de condução de veículos agrícolas válida para veículos da categoria III consideram-se habilitados para a condução de veículos das categorias I e II.

7 — Quem, sendo titular de licença de condução de veículos agrícolas, conduzir veículo agrícola ou florestal de categoria para a qual a mesma licença não confira habilitação é sancionado com coima de € 120 a € 600.

Artigo 125.º

Outros títulos

1 — Além dos títulos referidos nos artigos 123.º e 124.º, habilitam também à condução de veículos a motor:

- a) Licenças especiais de condução;
- b) Títulos de condução emitidos pelos serviços competentes da administração portuguesa do território de Macau;
- c) Licenças de condução emitidas por outros Estados membros do espaço económico europeu;
- d) Licenças de condução emitidas por Estado estrangeiro que o Estado Português se tenha obrigado a reconhecer, por convenção ou tratado internacional;
- e) Licenças de condução emitidas por Estado estrangeiro, desde que este reconheça idêntica validade aos títulos nacionais;
- f) Licenças internacionais de condução, desde que apresentadas com o título nacional que lhes deu origem.

2 — As condições de emissão das licenças referidas na alínea a) do número anterior, bem como de autorizações especiais para conduzir, são fixadas em regulamento.

3 — O regulamento a que se refere o número anterior pode englobar disposições prevendo iniciativas pedagógicas dirigidas à condução de ciclomotores por condutores com idade não inferior a 14 anos.

4 — Os titulares das licenças referidas nas alíneas d), e) e f) do n.º 1 não estão autorizados a conduzir veículos a motor se residirem em Portugal há mais de 185 dias.

5 — Os titulares das licenças referidas no n.º 1 apenas estão autorizados ao exercício da condução se possuírem a idade mínima exigida para a respectiva habilitação, nos termos deste Código.

6 — A condução de veículos afectos a determinados transportes ou serviços pode ainda depender, nos termos fixados em legislação própria, da titularidade do correspondente documento de aptidão ou licenciamento profissional.

7 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 4 e 5 é sancionado com coima de € 300 a € 1500.

CAPÍTULO II

Requisitos

Artigo 126.º

Requisitos para a obtenção de títulos de condução

1 — Pode obter título de condução quem satisfaça cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Possua a idade mínima de acordo com a categoria a que pretenda habilitar-se;
- b) Tenha a necessária aptidão física, mental e psicológica;
- c) Tenha residência em território nacional;
- d) Não esteja a cumprir proibição ou inibição de conduzir ou medida de segurança de interdição de concessão de carta de condução;
- e) Tenha sido aprovado no respectivo exame de condução;
- f) Saiba ler e escrever.

2 — Para obtenção de carta de condução são necessárias as seguintes idades mínimas, de acordo com a habilitação pretendida:

- a) Subcategorias A1 e B1 — 16 anos;
- b) Categorias A, B e B+E — 18 anos;
- c) Categorias C e C+E e subcategorias C1 e C1+E — 21 anos ou 18 anos desde que, neste caso, possua certificado de aptidão profissional comprovativo da frequência, com aproveitamento, de um curso de formação de condutores de transportes rodoviários de mercadorias efectuado nos termos fixados em regulamento;
- d) Categorias D e D+E e subcategorias D1 e D1+E — 21 anos.

3 — Para obtenção de licença de condução são necessárias as seguintes idades mínimas, de acordo com a habilitação pretendida:

- a) Ciclomotores — 16 anos;
- b) Motociclos de cilindrada não superior a 50 cm³ — 16 anos;
- c) Veículos agrícolas da categoria I — 16 anos;
- d) Veículos agrícolas das categorias II e III — 18 anos.

4 — Só pode ser habilitado para a condução de veículos das categorias C e D e das subcategorias C1 e D1 quem possuir habilitação para conduzir veículos da categoria B.

5 — Só pode ser habilitado para a condução de veículos das categorias B+E, C+E e D+E quem possuir habilitação para conduzir veículos das categorias B, C e D, respectivamente, e das subcategorias C1+E e D1+E quem possuir habilitação para conduzir veículos das subcategorias C1 e D1, respectivamente.

6 — A obtenção de título de condução por pessoa com idade inferior a 18 anos depende, ainda, de autorização escrita de quem sobre ela exerça o poder paternal.

7 — São fixados em regulamento:

- a) Os requisitos mínimos de aptidão física, mental e psicológica para o exercício da condução e os modos da sua comprovação;

- b) As provas constitutivas dos exames de condução;
- c) Os prazos de validade dos títulos de condução de acordo com a idade dos seus titulares e a forma da sua revalidação.

Artigo 127.º

Restrições ao exercício da condução

1 — Só podem conduzir automóveis das categorias D e D+E, das subcategorias D1 e D1+E e ainda da categoria C+E cujo peso bruto exceda 20 000 kg os condutores até aos 65 anos de idade.

2 — Só pode conduzir motociclos de potência superior a 25 kW e com uma relação potência/peso superior a 0,16 kW/kg, ou, se tiver carro lateral, com uma relação potência/peso superior a 0,16 kW/kg, quem:

- a) Esteja habilitado, há pelo menos dois anos, a conduzir veículos da categoria A, descontado o tempo em que tenha estado proibido ou inibido de conduzir; ou
- b) Seja maior de 21 anos e tenha sido aprovado em prova prática realizada em motociclo sem carro lateral e de potência igual ou superior a 35 kW.

3 — Podem ser impostas aos condutores, em resultado de exame médico ou psicológico, restrições ao exercício da condução, prazos especiais para revalidação dos títulos ou adaptações específicas ao veículo que conduzam, as quais devem ser sempre mencionadas no respectivo título, bem como adequada simbologia no veículo, a definir em regulamento.

4 — Quem conduzir veículo sem observar as restrições que lhe tenham sido impostas é sancionado com coima de € 120 a € 600, se sanção mais grave não for aplicável.

5 — Quem conduzir veículo sem as adaptações específicas que tenham sido impostas nos termos do n.º 3 é sancionado com coima de € 120 a € 600.

6 — Quem infringir o disposto nos n.ºs 1 e 2 é sancionado com coima de € 250 a € 1250.

CAPÍTULO III

Troca de título

Artigo 128.º

Troca de títulos de condução

1 — Podem ainda obter título de condução com dispensa do respectivo exame e mediante entrega de título válido que possuam e comprovação dos requisitos fixados nas alíneas a) a d) do n.º 1 do artigo 126.º:

- a) Os titulares de licenças de condução referidas nas alíneas b), c) e d) do n.º 1 do artigo 125.º;
- b) Os titulares de licenças de condução emitidas por outros Estados com os quais exista acordo bilateral de equivalência e troca de títulos;
- c) Os titulares de licenças de condução emitidas por outros Estados, desde que comprovem que

aquelas foram obtidas mediante aprovação em exame com grau de exigência pelo menos idêntico ao previsto na legislação portuguesa.

2 — É trocada por idêntico título nacional a licença de condução emitida por outro Estado membro do espaço económico europeu que tenha sido apreendida para cumprimento de proibição ou inibição de conduzir ou em que seja necessário proceder a qualquer averbamento.

3 — As licenças de condução referidas nas alíneas c) e d) do n.º 1 do artigo 125.º não são trocadas quando delas constar que foram já obtidas por troca por idêntico título emitido pelas autoridades de Estado não membro do espaço económico europeu.

CAPÍTULO IV

Novos exames e caducidade

Artigo 129.º

Novos exames

1 — Surgindo fundadas dúvidas sobre a aptidão física, mental ou psicológica ou sobre a capacidade de um condutor ou candidato a condutor para exercer a condução com segurança, a autoridade competente determina que aquele seja submetido, singular ou cumulativamente, a inspeção médica, a exame psicológico e a novo exame de condução ou a qualquer das suas provas.

2 — Constitui, nomeadamente, motivo para dúvidas sobre a aptidão psicológica ou capacidade de um condutor para exercer a condução com segurança a circulação em sentido oposto ao legalmente estabelecido em auto-estradas ou vias equiparadas, bem como a dependência ou a tendência para abusar de bebidas alcoólicas ou de substâncias psicotrópicas.

3 — O estado de dependência de álcool ou de substâncias psicotrópicas é determinado por exame médico, que pode ser ordenado em caso de condução sob a influência de quaisquer daquelas bebidas ou substâncias.

4 — Revela a tendência para abusar de bebidas alcoólicas ou de substâncias psicotrópicas a prática num período de três anos, de duas infracções criminais ou contra-ordenacionais muito graves, de condução sob a influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas.

5 — Quando o tribunal conheça de infracção a que corresponda proibição ou inibição de conduzir e haja fundadas razões para presumir que ela tenha resultado de inaptidão ou incapacidade perigosas para a segurança de pessoas e bens, deve determinar a submissão do condutor a inspeção médica e aos exames referidos no n.º 1.

6 — Não sendo possível comprovar o requisito previsto na alínea c) do n.º 1 do artigo 128.º, ou quando a autoridade competente para proceder à troca de título tiver fundadas dúvidas sobre a sua autenticidade, pode aquela troca ser condicionada à aprovação em novo exame de condução, ou a qualquer uma das suas provas.

Artigo 130.º

Caducidade do título de condução

1 — O título de condução caduca quando:

- a) Sendo provisório nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo 122.º, o seu titular tenha sido condenado pela prática de um crime rodoviário, de uma contra-ordenação muito grave ou de duas contra-ordenações graves;
- b) For cassado, nos termos do artigo 148.º

2 — O título de condução caduca ainda quando:

- a) Não for revalidado nos termos fixados em regulamento, apenas no que se refere às categorias ou subcategorias abrangidas pela necessidade de revalidação;
- b) O seu titular reprovar na inspeção médica exigida para a revalidação do título ou em exame psicológico determinado por autoridade de saúde;
- c) O seu titular não se submeter ou reprovar em qualquer dos exames a que se referem os n.ºs 1 e 3 do artigo anterior.

3 — A revalidação do título de condução ou a obtenção de novo título depende de aprovação em exame especial, cujo conteúdo e características são fixados em regulamento, quando o título de condução tenha caducado:

- a) Nos termos do n.º 1;
- b) Nos termos da alínea a) do n.º 2, quando a caducidade se tiver verificado há pelo menos dois anos, salvo se os respectivos titulares demonstrarem ter sido titulares de documento idêntico e válido durante esse período;
- c) Nos termos da alínea b) do n.º 2;
- d) Nos termos da alínea c) do n.º 2, por motivo de falta ou reprovação a exame médico ou psicológico quando tenham decorrido mais de dois anos sobre a determinação de submissão àqueles exames.

4 — Ao novo título emitido nos termos da alínea a) do número anterior é aplicável o regime previsto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 122.º

5 — Os titulares de título de condução caducado nos termos do n.º 1 e das alíneas b) e c) do n.º 2 consideram-se, para todos os efeitos legais, não habilitados a conduzir os veículos para que aquele título foi emitido.

6 — Salvo o disposto no número seguinte, os titulares de título de condução caducado nos termos da alínea a) do n.º 2 consideram-se, para todos os efeitos legais, não habilitados a conduzir os veículos para que aquele título foi emitido, apenas no que se refere às categorias ou subcategorias abrangidas pela necessidade de revalidação.

7 — Quem conduzir veículo com título não revalidado nos termos da alínea a) do n.º 2, antes do decurso do prazo referido na alínea b) do n.º 3, é sancionado com coima de € 120 a € 600.

TÍTULO VI

Da responsabilidade

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 131.º

Âmbito

Constitui contra-ordenação rodoviária todo o facto ilícito e censurável, para o qual se comine uma coima, que preencha um tipo legal correspondente à violação de norma do Código da Estrada ou de legislação complementar, bem como de legislação especial cuja aplicação esteja cometida à Direcção-Geral de Viação.

Artigo 132.º

Regime

As contra-ordenações rodoviárias são reguladas pelo disposto no presente diploma, pela legislação rodoviária complementar ou especial que as preveja e, subsidiariamente, pelo regime geral das contra-ordenações.

Artigo 133.º

Punibilidade da negligência

Nas contra-ordenações rodoviárias a negligência é sempre sancionada.

Artigo 134.º

Concurso de infracções

1 — Se o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contra-ordenação, o agente é punido sempre a título de crime, sem prejuízo da aplicação da sanção acessória prevista para a contra-ordenação.

2 — A aplicação da sanção acessória, nos termos do número anterior, cabe ao tribunal competente para o julgamento do crime.

3 — As sanções aplicadas às contra-ordenações em concurso são sempre cumuladas materialmente.

Artigo 135.º

Responsabilidade pelas infracções

1 — São responsáveis pelas contra-ordenações rodoviárias os agentes que pratiquem os factos constitutivos das mesmas, designados em cada diploma legal, sem prejuízo das excepções e presunções expressamente previstas naqueles diplomas.

2 — As pessoas colectivas ou equiparadas são responsáveis nos termos da lei geral.

3 — A responsabilidade pelas infracções previstas no Código da Estrada e legislação complementar recai no:

- a) Condutor do veículo, relativamente às infracções que respeitem ao exercício da condução;
- b) Titular do documento de identificação do veículo relativamente às infracções que respeitem às condições de admissão do veículo ao trânsito nas vias públicas, bem como pelas infracções referidas na alínea anterior quando não for possível identificar o condutor;
- c) Peão, relativamente às infracções que respeitem ao trânsito de peões.

4 — Se o titular do documento de identificação do veículo provar que o condutor o utilizou abusivamente ou infringiu as ordens, as instruções ou os termos da autorização concedida, cessa a sua responsabilidade, sendo responsável, neste caso, o condutor.

5 — Os instrutores são responsáveis pelas infracções cometidas pelos instruendos, desde que não resultem de desobediência às indicações da instrução.

6 — Os examinandos respondem pelas infracções cometidas durante o exame.

7 — São também responsáveis pelas infracções previstas no Código da Estrada e legislação complementar:

- a) Os comitentes que exijam dos condutores um esforço inadequado à prática segura da condução ou os sujeitem a horário incompatível com a necessidade de repouso, quando as infracções sejam consequência do estado de fadiga do condutor;
- b) Os pais ou tutores que conheçam a inabilidade ou a imprudência dos seus filhos menores ou dos seus tutelados e não obstem, podendo, a que eles pratiquem a condução;
- c) Os pais ou tutores de menores habilitados com licença especial de condução emitida nos termos do n.º 2 do artigo 125.º;
- d) Os condutores de veículos que transportem passageiros menores ou inimputáveis e permitam que estes não façam uso dos acessórios de segurança obrigatórios;
- e) Os que facultem a utilização de veículos a pessoas que não estejam devidamente habilitadas para conduzir, que estejam sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas, ou que se encontrem sujeitos a qualquer outra forma de redução das faculdades físicas ou psíquicas necessárias ao exercício da condução.

8 — O titular do documento de identificação do veículo responde subsidiariamente pelo pagamento das coimas e das custas que forem devidas pelo autor da contra-ordenação, sem prejuízo do direito de regresso contra este, salvo quando haja utilização abusiva do veículo.

Artigo 136.º

Classificação das contra-ordenações rodoviárias

1 — As contra-ordenações rodoviárias, nomeadamente as previstas no Código da Estrada e legislação complementar, classificam-se em leves, graves e muito graves, nos termos dos respectivos diplomas legais.

2 — São contra-ordenações leves as sancionáveis apenas com coima.

3 — São contra-ordenações graves ou muito graves as que forem sancionáveis com coima e com sanção acessória.

Artigo 137.º

Coima

As coimas aplicadas por contra-ordenações rodoviárias não estão sujeitas a qualquer adicional e do seu produto não pode atribuir-se qualquer percentagem aos agentes autuantes.

Artigo 138.º

Sanção acessória

1 — As contra-ordenações graves e muito graves são sancionáveis com coima e com sanção acessória.

2 — Quem praticar qualquer acto estando inibido ou proibido de o fazer por sentença transitada em julgado ou decisão administrativa definitiva que aplique uma sanção acessória é punido por crime de desobediência qualificada.

3 — A duração mínima e máxima das sanções acessórias aplicáveis a outras contra-ordenações rodoviárias é fixada nos diplomas que as prevêm.

4 — As sanções acessórias são cumpridas em dias seguidos.

Artigo 139.º

Determinação da medida da sanção

1 — A medida e o regime de execução da sanção determinam-se em função da gravidade da contra-ordenação e da culpa, tendo ainda em conta os antecedentes do infractor relativamente ao diploma legal infringido ou aos seus regulamentos.

2 — Quanto à fixação do montante da coima, seu pagamento em prestações e fixação da caução de boa conduta, além das circunstâncias referidas no número anterior deve ainda ser tida em conta a situação económica do infractor, quando for conhecida.

3 — Quando a contra-ordenação for praticada no exercício da condução, além dos critérios referidos no número anterior, deve atender-se, como circunstância agravante, aos especiais deveres de cuidado que recaem sobre o condutor, designadamente quando este conduza veículos de socorro ou de serviço urgente, de transporte colectivo de crianças, táxis, pesados de passageiros ou de mercadorias, ou de transporte de mercadorias perigosas.

Artigo 140.º

Atenuação especial da sanção acessória

Os limites mínimo e máximo da sanção acessória cominada para as contra-ordenações muito graves podem ser reduzidos para metade tendo em conta as circunstâncias da infracção, se o infractor não tiver praticado, nos últimos cinco anos, qualquer contra-ordenação grave ou muito grave ou facto sancionado com proibição ou inibição de conduzir e na condição de se encontrar paga a coima.

Artigo 141.º

Suspensão da execução da sanção acessória

1 — Pode ser suspensa a execução da sanção acessória aplicada a contra-ordenações graves no caso de se verificarem os pressupostos de que a lei penal geral faz depender a suspensão da execução das penas, desde que se encontre paga a coima, nas condições previstas nos números seguintes.

2 — Se o infractor não tiver sido condenado, nos últimos cinco anos, pela prática de crime rodoviário ou de qualquer contra-ordenação grave ou muito grave, a suspensão pode ser determinada pelo período de seis meses a um ano.

3 — A suspensão pode ainda ser determinada, pelo período de um a dois anos, se o infractor, nos últimos cinco anos, tiver praticado apenas uma contra-ordenação grave, devendo, neste caso, ser condicionada, singular ou cumulativamente:

- a) À prestação de caução de boa conduta;
- b) Ao cumprimento do dever de frequência de acções de formação, quando se trate de sanção acessória de inibição de conduzir;
- c) Ao cumprimento de deveres específicos previstos noutros diplomas legais.

4 — A caução de boa conduta é fixada entre € 500 e € 5000, tendo em conta a duração da sanção acessória aplicada e a situação económica do infractor.

5 — Os encargos decorrentes da frequência de acções de formação são suportados pelo infractor.

6 — A imposição do dever de frequência de acção de formação deve ter em conta a personalidade e as aptidões profissionais do infractor, não podendo prejudicar o exercício normal da sua actividade profissional nem representar obrigações cujo cumprimento não lhe seja razoavelmente exigível.

Artigo 142.º

Revogação da suspensão da execução da sanção acessória

1 — A suspensão da execução da sanção acessória é sempre revogada se, durante o respectivo período:

- a) O infractor, no caso de inibição de conduzir, cometer contra-ordenação grave ou muito grave, praticar factos sancionados com proibição ou inibição de conduzir, não cumprir os deveres impostos nos termos do n.º 3 do artigo anterior ou for ordenada a cassação do título de condução;
- b) O infractor, tratando-se de outra sanção acessória, cometer nova contra-ordenação ao mesmo diploma legal ou seus regulamentos, também cominada com sanção acessória.

2 — A revogação determina o cumprimento da sanção cuja execução estava suspensa e a quebra da caução, que reverte a favor da entidade que tiver determinado a suspensão.

Artigo 143.º

Reincidência

1 — É sancionado como reincidente o infractor que cometa contra-ordenação cominada com sanção acessória, depois de ter sido condenado por outra contra-ordenação ao mesmo diploma legal ou seus regulamentos, praticada há menos de cinco anos e também sancionada com sanção acessória.

2 — No prazo previsto no número anterior não é contado o tempo durante o qual o infractor cumpriu a sanção acessória ou a proibição de conduzir, ou foi sujeito à interdição de concessão de título de condução.

3 — No caso de reincidência, os limites mínimos de duração da sanção acessória previstos para a respectiva contra-ordenação são elevados para o dobro.

Artigo 144.º

Registo de infracções

1 — O registo de infracções é efectuado e organizado nos termos e para os efeitos estabelecidos nos diplomas legais onde se prevêm as respectivas contra-ordenações.

2 — Do registo referido no número anterior devem constar as contra-ordenações graves e muito graves praticadas e respectivas sanções.

3 — O infractor tem acesso ao seu registo, sempre que o solicite, nos termos legais.

4 — Aos processos em que deva ser apreciada a responsabilidade de qualquer infractor é sempre junta uma cópia dos assentamentos que lhe dizem respeito.

CAPÍTULO II

Disposições especiais

Artigo 145.º

Contra-ordenações graves

1 — No exercício da condução, consideram-se graves as seguintes contra-ordenações:

- a) O trânsito de veículos em sentido oposto ao estabelecido;
- b) O excesso de velocidade praticado fora das localidades superior a 30 km/h sobre os limites legalmente impostos, quando praticado pelo condutor de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou superior a 20 km/h, quando praticado por condutor de outro veículo a motor;
- c) O excesso de velocidade praticado dentro das localidades superior a 20 km/h sobre os limites legalmente impostos, quando praticado pelo condutor de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou superior a 10 km/h, quando praticado por condutor de outro veículo a motor;
- d) O excesso de velocidade superior a 20 km/h sobre os limites de velocidade estabelecidos para o condutor ou especialmente fixados para o veículo, sem prejuízo do estabelecido nas alíneas b) ou c);
- e) O trânsito com velocidade excessiva para as características do veículo ou da via, para as condições atmosféricas ou de circulação, ou nos casos em que a velocidade deva ser especialmente moderada;
- f) O desrespeito das regras e sinais relativos a distância entre veículos, cedência de passagem, ultrapassagem, mudança de direcção ou de via de trânsito, inversão do sentido de marcha, início de marcha, posição de marcha, marcha atrás e atravessamento de passagem de nível;
- g) A paragem ou o estacionamento nas bermas das auto-estradas ou vias equiparadas;
- h) O desrespeito das regras de trânsito de automóveis pesados e de conjuntos de veículos, em auto-estradas ou vias equiparadas;
- i) A não cedência de passagem aos peões pelo condutor que mudou de direcção dentro das localidades, bem como o desrespeito pelo trânsito dos mesmos nas passagens para o efeito assinaladas;

- j) O trânsito de veículos sem utilização das luzes referidas no n.º 1 do artigo 61.º, nas condições previstas no mesmo número, bem como o trânsito de motociclos e de ciclomotores sem utilização das luzes de cruzamento;
- l) A condução sob influência de álcool, quando a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,5 g/l e inferior a 0,8 g/l;
- m) A não utilização do sinal de pré-sinalização de perigo e das luzes avisadoras de perigo;
- n) A utilização, durante a marcha do veículo, de auscultadores sonoros e de aparelhos radiotelefónicos, salvo nas condições previstas no n.º 2 do artigo 84.º;
- o) A paragem e o estacionamento nas passagens assinaladas para a travessia de peões;
- p) O transporte de passageiros menores ou imputáveis sem que estes façam uso dos acessórios de segurança obrigatórios.

2 — Considera-se igualmente grave a circulação de veículo sem seguro de responsabilidade civil, caso em que é aplicável o disposto na alínea b) do n.º 3 do artigo 135.º, com os efeitos previstos e equiparados nos n.ºs 2 e 3 do artigo 147.º

Artigo 146.º

Contra-ordenações muito graves

No exercício da condução, consideram-se muito graves as seguintes contra-ordenações:

- a) A paragem ou o estacionamento nas faixas de rodagem, fora das localidades, a menos de 50 m dos cruzamentos e entroncamentos, curvas ou lombas de visibilidade insuficiente e, ainda, a paragem ou o estacionamento nas faixas de rodagem das auto-estradas ou vias equiparadas;
- b) O estacionamento, de noite, nas faixas de rodagem, fora das localidades;
- c) A não utilização do sinal de pré-sinalização de perigo, bem como a falta de sinalização de veículo imobilizado por avaria ou acidente, em auto-estradas ou vias equiparadas;
- d) A utilização dos máximos de modo a provocar encandeamento;
- e) A entrada ou saída das auto-estradas ou vias equiparadas por locais diferentes dos acessos a esses fins destinados;
- f) A utilização, em auto-estradas ou vias equiparadas, dos separadores de trânsito ou de aberturas eventualmente neles existentes, bem como o trânsito nas bermas;
- g) As infracções previstas na alínea a) do artigo anterior quando praticadas em auto-estradas, vias equiparadas e vias com mais de uma via de trânsito em cada sentido;
- h) As infracções previstas nas alíneas f) e j) do artigo anterior quando praticadas nas auto-estradas ou vias equiparadas;
- i) A infracção prevista na alínea b) do artigo anterior, quando o excesso de velocidade for superior a 60 km/h ou a 40 km/h, respectivamente, bem como a infracção prevista na alínea c) do

mesmo artigo, quando o excesso de velocidade for superior a 40 km/h ou a 20 km/h, respectivamente, e a infracção prevista na alínea d), quando o excesso de velocidade for superior a 40 km/h;

- j) A infracção prevista na alínea l) do artigo anterior, quando a taxa de álcool no sangue for igual ou superior a 0,8 g/l e inferior a 1,2 g/l ou quando o condutor for considerado influenciado pelo álcool em relatório médico;
- l) O desrespeito da obrigação de parar imposta por sinal regulamentar dos agentes fiscalizadores ou reguladores do trânsito ou pela luz vermelha de regulação do trânsito;
- m) A condução sob influência de substâncias psicotrópicas;
- n) O desrespeito pelo sinal de paragem obrigatória nos cruzamentos, entroncamentos e rotundas;
- o) A transposição ou a circulação em desrespeito de uma linha longitudinal contínua delimitadora de sentidos de trânsito ou de uma linha mista com o mesmo significado;
- p) A condução de veículo de categoria ou subcategoria para a qual a carta de condução de que o infractor é titular não confere habilitação;
- q) O abandono pelo condutor do local do acidente nas circunstâncias referidas no n.º 2 do artigo 89.º

Artigo 147.º

Inibição de conduzir

1 — A sanção acessória aplicável aos condutores pela prática de contra-ordenações graves ou muito graves previstas no Código da Estrada e legislação complementar consiste na inibição de conduzir.

2 — A sanção de inibição de conduzir tem a duração mínima de um mês e máxima de um ano, ou mínima de dois meses e máxima de dois anos, consoante seja aplicável às contra-ordenações graves ou muito graves, respectivamente, e refere-se a todos os veículos a motor.

3 — Se a responsabilidade for imputada a pessoa singular não habilitada com título de condução ou a pessoa colectiva, a sanção de inibição de conduzir é substituída por apreensão do veículo por período idêntico de tempo que àquela caberia.

Artigo 148.º

Cassação do título de condução

1 — É aplicável a cassação do título de condução quando o infractor praticar contra-ordenação grave ou muito grave, tendo, no período de cinco anos imediatamente anterior, sido condenado pela prática de três contra-ordenações muito graves ou cinco contra-ordenações entre graves e muito graves.

2 — A cassação do título de condução é determinada na decisão que conheça da prática da contra-ordenação mais recente a que se refere o n.º 1.

3 — Quando for determinada a cassação de título de condução, não pode ser concedido ao seu titular novo título de condução de veículos a motor, de qualquer categoria, pelo período de dois anos.

Artigo 149.º

Registo de infracções do condutor

Do registo de infracções relativas ao exercício da condução, organizado nos termos de diploma próprio, devem constar:

- a) Os crimes praticados no exercício da condução de veículos a motor e respectivas penas e medidas de segurança;
- b) As contra-ordenações graves e muito graves praticadas e respectivas sanções.

CAPÍTULO III

Garantia da responsabilidade civil

Artigo 150.º

Obrigação de seguro

1 — Os veículos a motor e seus reboques só podem transitar na via pública desde que seja efectuado, nos termos de legislação especial, seguro da responsabilidade civil que possa resultar da sua utilização.

2 — Quem infringir o disposto no n.º 1 é sancionado com coima de € 500 a € 2500, se o veículo for um motociclo ou um automóvel, ou de € 250 a € 1250, se for outro veículo a motor.

Artigo 151.º

Seguro de provas desportivas

A autorização para realização, na via pública, de provas desportivas de veículos a motor e dos respectivos treinos oficiais depende da efectivação, pelo organizador, de um seguro que cubra a sua responsabilidade civil, bem como a dos proprietários ou detentores dos veículos e dos participantes, decorrente dos danos resultantes de acidentes provocados por esses veículos.

TÍTULO VII

Procedimentos de fiscalização

CAPÍTULO I

Procedimento para a fiscalização da condução sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas

Artigo 152.º

Princípios gerais

1 — Devem submeter-se às provas estabelecidas para a detecção dos estados de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas:

- a) Os condutores;
- b) Os peões, sempre que sejam intervenientes em acidentes de trânsito;
- c) As pessoas que se propuserem iniciar a condução.

2 — Quem praticar actos susceptíveis de falsear os resultados dos exames a que seja sujeito não pode prevalecer-se daqueles para efeitos de prova.

3 — As pessoas referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1 que recusem submeter-se às provas estabelecidas para a detecção do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas são punidas por crime de desobediência.

4 — As pessoas referidas na alínea c) do n.º 1 que recusem submeter-se às provas estabelecidas para a detecção do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas são impedidas de iniciar a condução.

5 — O médico ou paramédico que, sem justa causa, se recusar a proceder às diligências previstas na lei para diagnosticar o estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas é punido por crime de desobediência.

Artigo 153.º

Fiscalização da condução sob influência de álcool

1 — O exame de pesquisa de álcool no ar expirado é realizado por autoridade ou agente de autoridade mediante a utilização de aparelho aprovado para o efeito.

2 — Se o resultado do exame previsto no número anterior for positivo, a autoridade ou o agente de autoridade deve notificar o examinando, por escrito, ou, se tal não for possível, verbalmente, daquele resultado, das sanções legais dele decorrentes, de que pode, de imediato, requerer a realização de contraprova e de que deve suportar todas as despesas originadas por esta contraprova no caso de resultado positivo.

3 — A contraprova referida no número anterior deve ser realizada por um dos seguintes meios, de acordo com a vontade do examinando:

- a) Novo exame, a efectuar através de aparelho aprovado;
- b) Análise de sangue.

4 — No caso de opção pelo novo exame previsto na alínea a) do número anterior, o examinando deve ser, de imediato, a ele sujeito e, se necessário, conduzido a local onde o referido exame possa ser efectuado.

5 — Se o examinando preferir a realização de uma análise de sangue, deve ser conduzido, o mais rapidamente possível, a estabelecimento oficial de saúde, a fim de ser colhida a quantidade de sangue necessária para o efeito.

6 — O resultado da contraprova prevalece sobre o resultado do exame inicial.

7 — Quando se suspeite da utilização de meios susceptíveis de alterar momentaneamente o resultado do exame, pode a autoridade ou o agente de autoridade mandar submeter o suspeito a exame médico.

8 — Se não for possível a realização de prova por pesquisa de álcool no ar expirado, o examinando deve ser submetido a colheita de sangue para análise ou, se esta não for possível por razões médicas, deve ser realizado exame médico, em estabelecimento oficial de saúde, para diagnosticar o estado de influenciado pelo álcool.

Artigo 154.º

Impedimento de conduzir

1 — Quem apresentar resultado positivo no exame previsto no n.º 1 do artigo anterior ou recusar ou não puder submeter-se a tal exame, fica impedido de conduzir pelo período de doze horas, a menos que comprove, antes de decorrido esse período, que não está influenciado pelo álcool, através de exame por si requerido.

2 — Quem conduzir com inobservância do impedimento referido no número anterior é punido por crime de desobediência qualificada.

3 — O agente de autoridade notifica o condutor ou a pessoa que se propuser iniciar a condução nas circunstâncias previstas no n.º 1 de que fica impedido de conduzir durante o período estabelecido no mesmo número, sob pena de crime de desobediência qualificada.

4 — As despesas originadas pelo exame a que se refere a parte final do n.º 1 são suportadas pelo examinando, salvo se resultarem de contraprova com resultado negativo requerida ao abrigo do n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 155.º

Imobilização do veículo

1 — Para garantir o cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo anterior deve o veículo ser imobilizado ou removido para parque ou local apropriado, providenciando-se, sempre que tal se mostre indispensável, o encaminhamento dos ocupantes do veículo.

2 — Todas as despesas originadas pelos procedimentos previstos no número anterior são suportadas pelo condutor.

3 — Não há lugar à imobilização ou remoção do veículo se outro condutor, com consentimento do que ficar impedido, ou do proprietário do veículo, se propuser conduzi-lo e apresentar resultado negativo em teste de pesquisa de álcool.

4 — No caso previsto no número anterior, o condutor substituto deve ser notificado de que fica responsável pela observância do impedimento referido no artigo anterior, sob pena de crime de desobediência qualificada.

Artigo 156.º

Exames em caso de acidente

1 — Os condutores e os peões que intervenham em acidente de trânsito devem, sempre que o seu estado de saúde o permitir, ser submetidos a exame de pesquisa de álcool no ar expirado, nos termos do artigo 153.º

2 — Quando não tiver sido possível a realização do exame referido no número anterior, o médico do estabelecimento oficial de saúde a que os intervenientes no acidente sejam conduzidos deve proceder à colheita da amostra de sangue para posterior exame de diagnóstico do estado de influenciado pelo álcool.

3 — Se o exame de pesquisa de álcool no sangue não puder ser feito, deve proceder-se a exame médico para diagnosticar o estado de influenciado pelo álcool.

4 — Os condutores e peões mortos devem também ser submetidos ao exame previsto no n.º 2.

Artigo 157.º

Fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas

1 — Os condutores e as pessoas que se propuserem iniciar a condução devem ser submetidos aos exames legalmente estabelecidos para detecção de substâncias psicotrópicas, quando haja indícios de que se encontram sob influência destas substâncias.

2 — Os condutores e os peões que intervenham em acidente de trânsito de que resultem mortos ou feridos graves devem ser submetidos aos exames referidos no número anterior.

3 — A autoridade ou o agente de autoridade notifica:

- a) Os condutores e os peões de que devem, sob pena de crime de desobediência, submeter-se aos exames de rastreio e se necessário de confirmação, para avaliação do estado de influenciado por substâncias psicotrópicas;
- b) Os condutores, caso o exame de rastreio seja positivo, de que ficam impedidos de conduzir pelo período de quarenta e oito horas, salvo se, antes de decorrido aquele período, apresentarem resultado negativo em novo exame de rastreio;
- c) As pessoas que se propuserem iniciar a condução nas circunstâncias previstas no n.º 1 e que apresentem resultado positivo em exame de rastreio de que ficam impedidas de conduzir pelo período de quarenta e oito horas, salvo se, antes de decorrido aquele período, se submeterem a novo exame de rastreio que apresente resultado negativo.

4 — Quando o exame de rastreio realizado aos condutores e peões nos termos dos n.ºs 1 e 2 apresentar resultado positivo, devem aqueles submeter-se aos exames complementares necessários, sob pena de crime de desobediência.

5 — Quando necessário, o agente de autoridade providencia o transporte dos examinandos a estabelecimento oficial de saúde.

6 — Para os efeitos previstos nos números anteriores aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 155.º e nos n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 156.º

7 — Para efeitos do n.º 2 entende-se por ferido grave aquele que, em consequência de acidente de viação e após atendimento em serviço de urgência hospitalar por situação emergente, careça de cuidados clínicos que obriguem à permanência em observação no serviço de urgência ou em internamento hospitalar.

Artigo 158.º

Outras disposições

1 — São fixados em regulamento:

- a) O tipo de material a utilizar na fiscalização e nos exames laboratoriais para determinação dos estados de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas;
- b) Os métodos a utilizar para a determinação do doseamento de álcool ou de substâncias psicotrópicas no sangue;

- c) Os exames médicos para determinação dos estados de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas;
- d) Os laboratórios onde devem ser feitas as análises de urina e de sangue;
- e) As tabelas dos preços dos exames realizados e das taxas de transporte dos examinandos e de imobilização e de remoção de veículos.

2 — O pagamento das despesas originadas pelos exames previstos na lei para determinação do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas, bem como pela imobilização e remoção de veículo a que se refere o artigo 155.º, é efectuado pela entidade a quem competir a coordenação da fiscalização do trânsito.

3 — Quando os exames referidos tiverem resultado positivo, as despesas são da responsabilidade do examinando, devendo ser levadas à conta de custas nos processos crime ou de contra-ordenação a que houver lugar, as quais revertem a favor da entidade referida no número anterior.

CAPÍTULO II

Apreensões

Artigo 159.º

Apreensão preventiva de títulos de condução

1 — Os títulos de condução devem ser preventivamente apreendidos pelas autoridades de investigação criminal ou de fiscalização ou seus agentes quando:

- a) Suspeitem da sua contrafacção ou viciação fraudulenta;
- b) Tiver expirado o seu prazo de validade;
- c) Se encontrem em estado de conservação que torne ininteligível qualquer indicação ou averbamento.

2 — Nos casos previstos nas alíneas a) e c) do n.º 1 deve, em substituição do título, ser fornecida uma guia de condução válida pelo tempo julgado necessário e renovável quando ocorra motivo justificado.

Artigo 160.º

Outros casos de apreensão de títulos de condução

1 — Os títulos de condução devem ser apreendidos para cumprimento da cassação do título, proibição ou inibição de conduzir.

2 — A entidade competente deve ainda determinar a apreensão dos títulos de condução quando:

- a) Qualquer dos exames realizados nos termos dos n.ºs 1 e 5 do artigo 129.º revelar incapacidade técnica ou inaptidão física, mental ou psicológica do examinando para conduzir com segurança;
- b) O condutor não se apresentar a qualquer dos exames referidos na alínea anterior ou no n.º 3 do artigo 129.º, salvo se justificar a falta no prazo de cinco dias;
- c) Tenha caducado nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 130.º

3 — Quando haja lugar à apreensão do título de condução, o condutor é notificado para, no prazo de 15 dias úteis, o entregar à entidade competente, sob pena de crime de desobediência, devendo, nos casos previstos no n.º 1, esta notificação ser efectuada com a notificação da decisão.

4 — Sem prejuízo da punição por crime de desobediência, se o condutor não proceder à entrega do título de condução nos termos do número anterior, pode a entidade competente determinar a sua apreensão, através da autoridade de fiscalização e seus agentes.

Artigo 161.º

Apreensão do documento de identificação do veículo

1 — O documento de identificação do veículo deve ser apreendido pelas autoridades de investigação criminal ou de fiscalização ou seus agentes quando:

- a) Suspeitem da sua contrafacção ou viciação fraudulenta;
- b) As características do veículo não confirmam com as nele mencionadas;
- c) Se encontre em estado de conservação que torne ininteligível qualquer indicação ou averbamento;
- d) O veículo, em consequência de acidente, se mostre gravemente afectado no quadro ou nos sistemas de suspensão, direcção ou travagem, não tendo condições para circular pelos seus próprios meios;
- e) O veículo for apreendido;
- f) O veículo for encontrado a circular não oferecendo condições de segurança;
- g) Se verifique, em inspecção, que o veículo não oferece condições de segurança ou ainda, estando afecto a transportes públicos, não tenha a suficiente comodidade;
- h) As chapas de matrícula não obedeçam às condições regulamentares relativas a características técnicas e modos de colocação;
- i) O veículo circule desrespeitando as regras relativas à poluição sonora, do solo e do ar.

2 — Com a apreensão do documento de identificação do veículo procede-se também à de todos os outros documentos que à circulação do veículo digam respeito, os quais são restituídos em simultâneo com aquele documento.

3 — Nos casos previstos nas alíneas a), c), g), h) e i) do n.º 1, deve ser passada, em substituição do documento de identificação do veículo, uma guia válida pelo prazo e nas condições na mesma indicados.

4 — Nos casos previstos nas alíneas b) e e) do n.º 1, deve ser passada guia válida apenas para o percurso até ao local de destino do veículo.

5 — Deve ainda ser passada guia de substituição do documento de identificação do veículo, válida para os percursos necessários às reparações a efectuar para regularização da situação do veículo, bem como para a sua apresentação a inspecção.

6 — Nas situações previstas nas alíneas f) e h) do n.º 1, quando se trate de avarias de fácil reparação nas luzes, pneumáticos ou chapa de matrícula, pode ser emitida guia válida para apresentação do veículo com a avaria reparada, em posto policial, no prazo máximo de oito dias, sendo, neste caso, as coimas aplicáveis reduzidas para metade nos seus limites mínimos e máximos.

7 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 3 a 6, quem conduzir veículo cujo documento de identificação tenha sido apreendido é sancionado com coima de € 300 a € 1500.

Artigo 162.º

Apreensão de veículos

1 — O veículo deve ser apreendido pelas autoridades de investigação criminal ou de fiscalização ou seus agentes quando:

- a) Transite com números de matrícula que não lhe correspondam ou não tenham sido legalmente atribuídos;
- b) Transite sem chapas de matrícula ou não se encontre matriculado, salvo nos casos permitidos por lei;
- c) Transite com números de matrícula que não sejam válidos para o trânsito em território nacional;
- d) Transite estando o respectivo documento de identificação apreendido, salvo se este tiver sido substituído por guia passada nos termos do artigo anterior;
- e) O respectivo registo de propriedade ou a titularidade do documento de identificação não tenham sido regularizados no prazo legal;
- f) Não tenha sido efectuado seguro de responsabilidade civil nos termos da lei;
- g) Não compareça à inspecção prevista no n.º 2 do artigo 116.º, sem que a falta seja devidamente justificada;
- h) Transite sem ter sido submetido a inspecção para confirmar a correcção de anomalias verificadas em anterior inspecção, em que reprovou, no prazo que lhe for fixado;
- i) A apreensão seja determinada ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 147.º;
- j) A apreensão seja determinada ao abrigo do disposto no n.º 6 do artigo 114.º ou no n.º 3 do artigo 115.º;
- l) A apreensão seja determinada ao abrigo do disposto nos n.ºs 5 e 6 do artigo 174.º

2 — Nos casos previstos no número anterior, o veículo não pode manter-se apreendido por mais de 90 dias devido a negligência do titular do respectivo documento de identificação em promover a regularização da sua situação, sob pena de perda do mesmo a favor do Estado.

3 — Quando o veículo for apreendido é lavrado auto de apreensão, notificando-se o titular do documento de identificação do veículo da cominação prevista no número anterior.

4 — Nos casos previstos nas alíneas a) e b) do n.º 1, o veículo é colocado à disposição da autoridade judicial competente, sempre que tiver sido instaurado procedimento criminal.

5 — Nos casos previstos nas alíneas c) a j) do n.º 1, o titular do documento de identificação pode ser designado fiel depositário do respectivo veículo.

6 — No caso de acidente, a apreensão referida na alínea f) do n.º 1 mantém-se até que se mostrem satisfeitas as indemnizações dele derivadas ou, se o respectivo montante não tiver sido determinado, até que seja prestada caução por quantia equivalente ao valor mínimo do seguro obrigatório, sem prejuízo da prova da efectivação de seguro.

7 — Exceptuam-se do disposto na primeira parte do número anterior os casos em que as indemnizações tenham sido satisfeitas pelo Fundo de Garantia Automóvel nos termos de legislação própria.

8 — Quem for titular do documento de identificação do veículo responde pelo pagamento das despesas causadas pela sua apreensão.

CAPÍTULO III

Abandono, bloqueamento e remoção de veículos

Artigo 163.º

Estacionamento indevido ou abusivo

1 — Considera-se estacionamento indevido ou abusivo:

- a) O de veículo, durante 30 dias ininterruptos, em local da via pública ou em parque ou zona de estacionamento isentos do pagamento de qualquer taxa;
- b) O de veículo, em parque de estacionamento, quando as taxas correspondentes a cinco dias de utilização não tiverem sido pagas;
- c) O de veículo, em zona de estacionamento condicionado ao pagamento de taxa, quando esta não tiver sido paga ou tiverem decorrido duas horas para além do período de tempo pago;
- d) O de veículo que permanecer em local de estacionamento limitado mais de duas horas para além do período de tempo permitido;
- e) O de veículos agrícolas, máquinas industriais, reboques e semi-reboques não atrelados ao veículo tractor e o de veículos publicitários que permaneçam no mesmo local por tempo superior a setenta e duas horas, ou a 30 dias, se estacionarem em parques a esse fim destinados;
- f) O que se verifique por tempo superior a quarenta e oito horas, quando se trate de veículos que apresentem sinais exteriores evidentes de abandono, de inutilização ou de impossibilidade de se deslocarem com segurança pelos seus próprios meios;
- g) O de veículos ostentando qualquer informação com vista à sua transacção, em parque de estacionamento;
- h) O de veículos sem chapa de matrícula ou com chapa que não permita a correcta leitura da matrícula.

2 — Os prazos previstos nas alíneas a) e e) do número anterior não se interrompem, desde que os veículos sejam apenas deslocados de um para outro lugar de estacionamento, ou se mantenham no mesmo parque ou zona de estacionamento.

Artigo 164.º

Bloqueamento e remoção

1 — Podem ser removidos os veículos que se encontrem:

- a) Estacionados indevida ou abusivamente, nos termos do artigo anterior;
- b) Estacionados ou imobilizados na berma de auto-estrada ou via equiparada;

- c) Estacionados ou imobilizados de modo a constituírem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito;
- d) Estacionados ou imobilizados em locais que, por razões de segurança, de ordem pública, de emergência, de socorro ou outros motivos análogos, justifiquem a remoção.

2 — Para os efeitos do disposto na alínea c) do número anterior, considera-se que constituem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito, entre outros, os seguintes casos de estacionamento ou imobilização:

- a) Em via ou corredor de circulação reservados a transportes públicos;
- b) Em local de paragem de veículos de transporte colectivo de passageiros;
- c) Em passagem de peões sinalizada;
- d) Em cima dos passeios ou em zona reservada exclusivamente ao trânsito de peões;
- e) Na faixa de rodagem, sem ser junto da berma ou passeio;
- f) Em local destinado ao acesso de veículos ou peões a propriedades, garagens ou locais de estacionamento;
- g) Em local destinado ao estacionamento de veículos de certas categorias, ao serviço de determinadas entidades ou utilizados no transporte de pessoas com deficiência;
- h) Em local afecto à paragem de veículos para operações de carga e descarga ou tomada e largada de passageiros;
- i) Impedindo o trânsito de veículos ou obrigando à utilização da parte da faixa de rodagem destinada ao sentido contrário, conforme o trânsito se faça num ou em dois sentidos;
- j) Na faixa de rodagem, em segunda fila;
- l) Em local em que impeça o acesso a outros veículos devidamente estacionados ou a saída destes;
- m) De noite, na faixa de rodagem, fora das localidades, salvo em caso de imobilização por avaria devidamente sinalizada;
- n) Na faixa de rodagem de auto-estrada ou via equiparada.

3 — Verificada qualquer das situações previstas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1, as autoridades competentes para a fiscalização podem bloquear o veículo através de dispositivo adequado, impedindo a sua deslocação até que se possa proceder à remoção.

4 — Na situação prevista na alínea c) do n.º 1, no caso de não ser possível a remoção imediata, as autoridades competentes para a fiscalização devem, também, proceder à deslocação provisória do veículo para outro local, a fim de aí ser bloqueado até à remoção.

5 — O desbloqueamento do veículo só pode ser feito pelas autoridades competentes, sendo qualquer outra pessoa que o fizer sancionada com coima de € 300 a € 1500.

6 — Quem for titular do documento de identificação do veículo é responsável por todas as despesas ocasionadas pela remoção, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis, ressalvando-se o direito de regresso contra o condutor.

7 — As condições e as taxas devidas pelo bloqueamento, remoção e depósito de veículos são fixadas em regulamento.

8 — As taxas não são devidas quando se verificar que houve errada aplicação das disposições legais.

Artigo 165.º

Presunção de abandono

1 — Removido o veículo nos termos do artigo anterior ou levantada a apreensão efectuada nos termos do n.º 1 do artigo 162.º, deve ser notificado o titular do documento de identificação do veículo, para a residência constante do respectivo registo, para o levantar no prazo de 45 dias.

2 — Tendo em vista o estado geral do veículo, se for previsível um risco de deterioração que possa fazer recear que o preço obtido em venda em hasta pública não cubra as despesas decorrentes da remoção e depósito, o prazo previsto no número anterior é reduzido a 30 dias.

3 — Os prazos referidos nos números anteriores contam-se a partir da recepção da notificação ou da sua afixação nos termos do artigo seguinte.

4 — Se o veículo não for reclamado dentro do prazo previsto nos números anteriores é considerado abandonado e adquirido por ocupação pelo Estado ou pelas autarquias locais.

5 — O veículo é considerado imediatamente abandonado quando essa for a vontade manifestada expressamente pelo seu proprietário.

Artigo 166.º

Reclamação de veículos

1 — Da notificação referida no artigo anterior deve constar a indicação do local para onde o veículo foi removido e, bem assim, que o titular do respectivo documento de identificação o deve retirar dentro dos prazos referidos no artigo anterior e após o pagamento das despesas de remoção e depósito, sob pena de o veículo se considerar abandonado.

2 — Nos casos previstos na alínea f) do n.º 1 do artigo 163.º, se o veículo apresentar sinais evidentes de acidente, a notificação deve fazer-se pessoalmente, salvo se o titular do respectivo documento de identificação não estiver em condições de a receber, sendo então feita em qualquer pessoa da sua residência, preferindo os parentes.

3 — Não sendo possível proceder à notificação pessoal por se ignorar a residência ou a identidade do titular do documento de identificação do veículo, a notificação deve ser afixada junto da sua última residência conhecida ou na câmara municipal da área onde o veículo tiver sido encontrado.

4 — A entrega do veículo ao reclamante depende da prestação de caução de valor equivalente às despesas de remoção e depósito.

Artigo 167.º

Hipoteca

1 — Quando o veículo seja objecto de hipoteca, a remoção deve também ser notificada ao credor, para a residência constante do respectivo registo ou nos termos do n.º 3 do artigo anterior.

2 — Da notificação ao credor deve constar a indicação dos termos em que a notificação foi feita e a data em que termina o prazo a que o artigo anterior se refere.

3 — O credor hipotecário pode requerer a entrega do veículo como fiel depositário, para o caso de, findo o prazo, o titular do documento de identificação o não levantar.

4 — O requerimento pode ser apresentado no prazo de 20 dias após a notificação ou até ao termo do prazo para levantamento do veículo pelo titular do documento de identificação, se terminar depois daquele.

5 — O veículo deve ser entregue ao credor hipotecário logo que se mostrem pagas todas as despesas ocasionadas pela remoção e depósito, devendo o pagamento ser feito dentro dos oito dias seguintes ao termo do último dos prazos a que se refere o artigo anterior.

6 — O credor hipotecário tem o direito de exigir do titular do documento de identificação as despesas referidas no número anterior e as que efectuar na qualidade de fiel depositário.

Artigo 168.º

Penhora

1 — Quando o veículo tenha sido objecto de penhora ou acto equivalente, a autoridade que procedeu à remoção deve informar o tribunal das circunstâncias que a justificaram.

2 — No caso previsto no número anterior, o veículo deve ser entregue à pessoa que para o efeito o tribunal designar como fiel depositário, sendo dispensado o pagamento prévio das despesas de remoção e depósito.

3 — Na execução, os créditos pelas despesas de remoção e depósito gozam de privilégio mobiliário especial.

TÍTULO VIII

Do processo

CAPÍTULO I

Competência

Artigo 169.º

Competência para o processamento e aplicação das coimas

1 — O processamento das contra-ordenações rodoviárias compete à Direcção-Geral de Viação.

2 — Tem competência para aplicação das coimas correspondentes às contra-ordenações leves e às coimas e sanções acessórias correspondentes às contra-ordenações graves o director-geral de Viação, que poderá delegá-la nos directores regionais de viação.

3 — Têm competência para aplicação das coimas e sanções acessórias correspondentes às contra-ordenações muito graves as entidades designadas pelo Ministro da Administração Interna.

4 — O director-geral de Viação tem competência exclusiva, sem poder de delegação, para determinar a cassação do título de condução, nos termos previstos no presente diploma.

5 — Os directores regionais de viação a quem tenha sido delegada a competência prevista no n.º 2 podem subdelegá-la, nos termos gerais, nos dirigentes de grau hierarquicamente inferior e, ainda, nos coordenadores das contra-ordenações.

6 — Compete aos serviços regionais da Direcção-Geral de Viação ou, nos distritos em que existam, às respectivas delegações distritais a instrução dos processos de contra-ordenação, devendo solicitar, quando necessário, a colaboração das autoridades policiais, bem como de outras autoridades ou serviços públicos.

CAPÍTULO II

Processamento

Artigo 170.º

Auto de notícia e de denúncia

1 — Quando qualquer autoridade ou agente de autoridade, no exercício das suas funções de fiscalização, presenciar contra-ordenação rodoviária, levanta ou manda levantar auto de notícia, que deve mencionar os factos que constituem a infracção, o dia, a hora, o local e as circunstâncias em que foi cometida, o nome e a qualidade da autoridade ou agente de autoridade que a presenciou, a identificação dos agentes da infracção e, quando possível, de, pelo menos, uma testemunha que possa depor sobre os factos.

2 — O auto de notícia é assinado pela autoridade ou agente de autoridade que o levantou ou mandou levantar e, quando for possível, pelas testemunhas.

3 — O auto de notícia levantado e assinado nos termos dos números anteriores faz fé sobre os factos presenciados pelo autuante, até prova em contrário.

4 — O disposto no número anterior aplica-se aos elementos de prova obtidos através de aparelhos ou instrumentos aprovados nos termos legais e regulamentares.

5 — A autoridade ou agente de autoridade que tiver notícia, por denúncia ou conhecimento próprio, de contra-ordenação que deva conhecer levanta auto, a que é correspondentemente aplicável o disposto nos n.ºs 1 e 2, com as necessárias adaptações.

Artigo 171.º

Identificação do arguido

1 — A identificação do arguido deve ser efectuada através da indicação de:

- a) Nome completo ou, quando se trate de pessoa colectiva, denominação social;
- b) Residência ou, quando se trate de pessoa colectiva, sede;
- c) Número do documento legal de identificação pessoal, data e respectivo serviço emissor ou, quando se trate de pessoa colectiva, do número de pessoa colectiva;
- d) Número do título de condução e respectivo serviço emissor;
- e) Identificação do representante legal, quando se trate de pessoa colectiva;
- f) Número e identificação do documento que titula o exercício da actividade, no âmbito da qual a infracção foi praticada.

2 — Quando se trate de contra-ordenação praticada no exercício da condução e o agente de autoridade não puder identificar o autor da infracção, deve ser levantado o auto de contra-ordenação ao titular do documento de identificação do veículo, correndo contra ele o correspondente processo.

3 — Se, no prazo concedido para a defesa, o titular do documento de identificação do veículo identificar, com todos os elementos constantes do n.º 1, pessoa distinta como autora da contra-ordenação, o processo é suspenso, sendo instaurado novo processo contra a pessoa identificada como infractora.

4 — O processo referido no n.º 2 é arquivado quando se comprove que outra pessoa praticou a contra-ordenação ou houve utilização abusiva do veículo.

5 — Quando o agente da autoridade não puder identificar o autor da contra-ordenação e verificar que o titular do documento de identificação é pessoa colectiva, deve esta ser notificada para proceder à identificação do condutor, no prazo de 15 dias úteis, sob pena de o processo correr contra ela, nos termos do n.º 2.

6 — O titular do documento de identificação do veículo, sempre que tal lhe seja solicitado, deve, no prazo de 15 dias úteis, proceder à identificação do condutor, no momento da prática da infracção.

7 — Quem infringir o disposto no número anterior é sancionado nos termos do n.º 2 do artigo 4.º

Artigo 172.º

Cumprimento voluntário

1 — É admitido o pagamento voluntário da coima, pelo mínimo, nos termos e com os efeitos estabelecidos nos números seguintes.

2 — A opção de pagamento pelo mínimo e sem acréscimo de custas deve verificar-se no prazo de 15 dias úteis a contar da notificação para o efeito.

3 — A dispensa de custas prevista no número anterior não abrange as despesas decorrentes dos exames médicos e análises toxicológicas legalmente previstos para a determinação dos estados de influência pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas, as decorrentes das inspecções impostas aos veículos, bem como as resultantes de qualquer diligência de prova solicitada pelo arguido.

4 — Em qualquer altura do processo, mas sempre antes da decisão, pode ainda o arguido optar pelo pagamento voluntário da coima, a qual, neste caso, é liquidada pelo mínimo, sem prejuízo das custas que forem devidas.

5 — O pagamento voluntário da coima nos termos dos números anteriores determina o arquivamento do processo, salvo se à contra-ordenação for aplicável sanção acessória, caso em que prossegue restrito à aplicação da mesma.

Artigo 173.º

Garantia de cumprimento

1 — O pagamento voluntário da coima deve ser efectuado no acto da verificação da contra-ordenação.

2 — Se o infractor não pretender efectuar o pagamento voluntário imediato da coima, deve prestar depósito, também imediatamente, de valor igual ao mínimo da coima prevista para a contra-ordenação praticada.

3 — O depósito referido no número anterior destina-se a garantir o cumprimento da coima em que o infractor possa vir a ser condenado, sendo devolvido se não houver lugar a condenação.

4 — Se o pagamento ou depósito não forem efectuados de imediato, nos termos dos n.ºs 1 e 2, devem ser apreendidos provisoriamente os seguintes documentos:

- a) Se a sanção respeitar ao condutor, o título de condução;
- b) Se a sanção respeitar ao titular do documento de identificação do veículo, o título de identificação do veículo e o título de registo de propriedade;

c) Se a sanção respeitar ao condutor e ele for, simultaneamente, titular do documento de identificação do veículo, todos os documentos referidos nas alíneas anteriores.

5 — No caso previsto no número anterior, devem ser emitidas guias de substituição dos documentos apreendidos, com validade pelo tempo julgado necessário e renovável até à conclusão do processo, devendo os mesmos ser devolvidos ao infractor se entretanto for efectuado o pagamento nos termos do artigo anterior.

6 — No caso de ser prestado depósito e não ser apresentada defesa, dentro do prazo estipulado para o efeito, considera-se que o depósito efectuado se converte automaticamente em pagamento.

Artigo 174.º

Infractores com sanções por cumprir

1 — Se, em qualquer acto de fiscalização, o condutor ou o titular do documento de identificação do veículo não tiverem cumprido as sanções pecuniárias que anteriormente lhes foram aplicadas a título definitivo, o condutor deve proceder, de imediato, ao seu pagamento.

2 — Se o pagamento não for efectuado de imediato, deve proceder-se nos seguintes termos:

- a) Se a sanção respeitar ao condutor, é apreendido o título de condução;
- b) Se a sanção respeitar ao titular do documento de identificação do veículo, são apreendidos o título de identificação do veículo e o título de registo de propriedade;
- c) Se a sanção respeitar ao condutor e ele for, simultaneamente, titular do documento de identificação do veículo, são apreendidos todos os documentos referidos nas alíneas anteriores.

3 — Nos casos previstos no número anterior, a apreensão dos documentos tem carácter provisório, sendo emitidas guias de substituição dos mesmos, válidas por 15 dias.

4 — Os documentos apreendidos nos termos do número anterior são devolvidos pela entidade autuante se as quantias em dívida forem pagas naquele prazo.

5 — Se o pagamento não for efectuado no prazo referido no n.º 3, procede-se à apreensão do veículo, devendo a entidade autuante remeter os documentos apreendidos para o serviço desconcentrado da Direcção-Geral de Viação da área onde foi realizada a acção de fiscalização.

6 — Se não tiverem sido cumpridas as sanções acessórias de inibição de conduzir ou de apreensão do veículo, procede-se à apreensão efectiva do título de condução ou do veículo, conforme o caso, para cumprimento da respectiva sanção.

7 — O veículo apreendido responde pelo pagamento das quantias devidas.

Artigo 175.º

Comunicação da infracção

1 — Após o levantamento do auto, o arguido deve ser notificado:

- a) Dos factos constitutivos da infracção;
- b) Da legislação infringida e da que sanciona os factos;

- c) Das sanções aplicáveis;
- d) Do prazo concedido e do local para a apresentação da defesa;
- e) Da possibilidade de pagamento voluntário da coima pelo mínimo, do prazo e do modo de o efectuar, bem como das consequências do não pagamento;
- f) Do prazo para identificação do autor da infracção, nos termos e com os efeitos previstos nos n.ºs 3 e 5 do artigo 171.º

2 — O arguido pode, no prazo de 15 dias úteis, a contar da notificação, apresentar a sua defesa, por escrito, com a indicação de testemunhas, até ao limite de três, e de outros meios de prova, ou proceder ao pagamento voluntário, nos termos e com os efeitos estabelecidos no artigo 172.º

3 — No mesmo prazo o arguido pode ainda requerer a atenuação especial ou a suspensão da execução da sanção acessória.

4 — O pagamento voluntário da coima não impede o arguido de apresentar a sua defesa, restrita à gravidade da infracção e à sanção acessória aplicável.

Artigo 176.º

Notificações

1 — As notificações efectuam-se:

- a) Por contacto pessoal com o notificando no lugar em que for encontrado;
- b) Mediante carta registada com aviso de recepção expedida para o domicílio ou sede do notificando;
- c) Mediante carta simples expedida para o domicílio ou sede do notificando.

2 — A notificação por contacto pessoal deve ser efectuada, sempre que possível, no acto de autuação, podendo ainda ser utilizada quando o notificando for encontrado pela entidade competente.

3 — Se não for possível, no acto de autuação, proceder nos termos do número anterior ou se estiver em causa qualquer outro acto, a notificação pode ser efectuada através de carta registada com aviso de recepção, expedida para o domicílio ou sede do notificando.

4 — Se, por qualquer motivo, a carta prevista no número anterior for devolvida à entidade remetente, a notificação é reenviada ao notificando, para o seu domicílio ou sede, através de carta simples.

5 — Nas infracções relativas ao exercício da condução ou às disposições que condicionem a admissão do veículo ao trânsito nas vias públicas, considera-se domicílio do notificando, para efeitos do disposto nos n.ºs 3 e 4:

- a) O que consta do registo dos títulos de condução organizado pelas entidades competentes para a sua emissão, nos termos do presente diploma;
- b) O do titular do documento de identificação do veículo, nos casos previstos na alínea b) do n.º 3 do artigo 135.º e nos n.ºs 2 e 5 do artigo 171.º

6 — Para as restantes infracções e para os mesmos efeitos, considera-se domicílio do notificando:

- a) O que conste no registo organizado pela entidade competente para concessão de autorização, alvará, licença de actividade ou credencial; ou
- b) O correspondente ao seu local de trabalho.

7 — A notificação por carta registada considera-se efectuada na data em que for assinado o aviso de recepção ou no terceiro dia útil após essa data, quando o aviso for assinado por pessoa diversa do arguido.

8 — Na notificação por carta simples, o funcionário da entidade competente lavra uma cota no processo com a indicação da data da expedição da carta e do domicílio para o qual foi enviada, considerando-se a notificação efectuada no quinto dia posterior à data indicada, cominação esta que deve constar do acto de notificação.

9 — Quando a infracção for da responsabilidade do titular do documento de identificação do veículo, a notificação, no acto de autuação, pode fazer-se na pessoa do condutor.

10 — Sempre que o notificando se recusar a receber ou a assinar a notificação, o agente certifica a recusa, considerando-se efectuada a notificação.

Artigo 177.º

Testemunhas

1 — As testemunhas, peritos ou consultores técnicos indicados pelo arguido na defesa devem por ele ser apresentados na data, hora e local indicados pela entidade instrutora do processo.

2 — Exceptuam-se do disposto no número anterior os peritos dos estabelecimentos, laboratórios ou serviços oficiais, bem como os agentes de autoridade, ainda que arrolados pelo arguido, que devem ser notificados pela autoridade administrativa.

Artigo 178.º

Adiamento da diligência de inquirição de testemunhas

1 — A diligência de inquirição de testemunhas, de peritos ou de consultores técnicos, apenas pode ser adiada uma única vez, se a falta à primeira marcação tiver sido considerada justificada.

2 — Considera-se justificada a falta motivada por facto não imputável ao faltoso que o impeça de comparecer no acto processual.

3 — A impossibilidade de comparecimento deve ser comunicada com cinco dias de antecedência, se for previsível, e até ao terceiro dia posterior ao dia designado para a prática do acto, se for imprevisível, constando da comunicação a indicação do respectivo motivo e da duração previsível do impedimento, sob pena de não justificação da falta.

4 — Os elementos de prova da impossibilidade de comparecimento devem ser apresentados com a comunicação referida no número anterior.

Artigo 179.º

Ausência do arguido

A falta de comparência do arguido à diligência de inquirição que lhe tenha sido comunicada não obsta ao prosseguimento do processo, salvo se a falta tiver sido considerada justificada nos termos do artigo anterior, caso em que é aplicável o regime nele estabelecido.

Artigo 180.º**Medidas cautelares**

Podem ser impostas medidas cautelares, nos termos previstos em cada diploma legal, quando se revele necessário para a instrução do processo, ou para a defesa da segurança rodoviária, e ainda quando o arguido exerça actividade profissional autorizada, titulada por alvará ou licenciada pela Direcção-Geral de Viação, e tenha praticado a infracção no exercício dessa actividade.

CAPÍTULO III**Da decisão****Artigo 181.º****Decisão condenatória**

1 — A decisão que aplica a coima ou a sanção acessória deve conter:

- a) A identificação do infractor;
- b) A descrição sumária dos factos, das provas e das circunstâncias relevantes para a decisão;
- c) A indicação das normas violadas;
- d) A coima e a sanção acessória;
- e) A condenação em custas.

2 — Da decisão deve ainda constar que:

- a) A condenação se torna definitiva e exequível se não for judicialmente impugnada por escrito, constando de alegações e conclusões, no prazo de 15 dias úteis após o seu conhecimento e junto da autoridade administrativa que aplicou a coima;
- b) Em caso de impugnação judicial, o tribunal pode decidir mediante audiência ou, caso o arguido e o Ministério Público não se oponham, mediante simples despacho.

3 — A decisão deve conter ainda:

- a) A ordem de pagamento da coima e das custas no prazo máximo de 15 dias úteis após a decisão se tornar definitiva;
- b) A indicação de que, no prazo referido na alínea anterior, pode requerer o pagamento da coima em prestações, nos termos do disposto no artigo 183.º

4 — Não tendo o arguido exercido o direito de defesa, a fundamentação a que se refere a alínea b) do n.º 1 pode ser feita por simples remissão para o auto de notícia.

Artigo 182.º**Cumprimento da decisão**

1 — A coima e as custas são pagas no prazo de 15 dias úteis a contar da data em que a decisão se torna definitiva, devendo o pagamento efectuar-se nas modalidades fixadas em regulamento.

2 — Sendo aplicada sanção acessória, o seu cumprimento deve ser iniciado no prazo previsto no número anterior, do seguinte modo:

- a) Tratando-se de inibição de conduzir efectiva, pela entrega do título de condução à entidade competente;

b) Tratando-se da apreensão do veículo, pela sua entrega efectiva, bem como do documento que o identifica e do título de registo de propriedade, no local indicado na decisão, ou só pela entrega dos referidos documentos quando o titular do documento de identificação for nomeado seu fiel depositário;

c) Tratando-se de outra sanção acessória, deve proceder-se nos termos indicados na decisão condenatória.

Artigo 183.º**Pagamento da coima em prestações**

1 — Sempre que o valor mínimo da coima aplicável seja superior a 2 UC pode a autoridade administrativa, a requerimento do arguido, autorizar o seu pagamento em prestações mensais, não inferiores a € 50, pelo período máximo de 12 meses.

2 — O pagamento da coima em prestações pode ser requerido até ao envio do processo a tribunal para execução.

3 — A falta de pagamento de alguma das prestações implica o imediato vencimento das demais.

Artigo 184.º**Competência da entidade administrativa após decisão**

O poder de apreciação da entidade administrativa esgota-se com a decisão, excepto:

- a) Quando é apresentado recurso da decisão condenatória, caso em que a entidade administrativa a pode revogar até ao envio dos autos para o Ministério Público;
- b) Quando é apresentado requerimento que, não pondo em causa o mérito da decisão, se restrinja à suspensão da execução da sanção acessória aplicada, caso em que a entidade administrativa pode alterar o modo de cumprimento daquela sanção.

Artigo 185.º**Custas**

1 — As custas devem, entre outras, cobrir as despesas efectuadas com franquias postais e comunicações telefónicas, telegráficas, por telecópia ou por transmissão electrónica.

2 — O reembolso pelas despesas referidas no número anterior é calculado à razão de metade de 1 UC nas primeiras 50 folhas ou fracção do processado e de um décimo de UC por cada conjunto subsequente de 25 folhas ou fracção do processado.

3 — Não há lugar ao pagamento de taxa de justiça na execução das decisões proferidas em processos de contra-ordenação rodoviária.

CAPÍTULO IV**Do recurso****Artigo 186.º****Recursos**

As decisões judiciais proferidas em sede de impugnação de decisões administrativas admitem recurso nos termos da lei geral aplicável às contra-ordenações.

Artigo 187.º**Efeitos do recurso**

1 — A impugnação judicial do acto de condenação no pagamento de coimas tem efeito meramente devolutivo.

2 — A impugnação judicial interposta da decisão do director-geral de Viação, que determine a cassação do título de condução, tem efeito suspensivo.

CAPÍTULO V**Da prescrição****Artigo 188.º****Prescrição do procedimento**

O procedimento por contra-ordenação rodoviária extingue-se por efeito da prescrição logo que, sobre a prática da contra-ordenação, tenham decorrido dois anos.

Artigo 189.º**Prescrição da coima e das sanções acessórias**

As coimas e as sanções acessórias prescrevem no prazo de dois anos.

Decreto-Lei n.º 45/2005**de 23 de Fevereiro**

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/56/CE, da Comissão, de 14 de Setembro, que altera a Directiva n.º 91/439/CEE, do Conselho, com a redacção dada pelas Directivas n.os 96/47/CE, do Conselho, de 23 de Julho, 97/26/CE, do Conselho, de 2 de Junho, relativa à carta de condução, e que introduziu alterações que importa transpor para o ordenamento jurídico nacional.

Tendo em vista a melhoria da segurança da circulação rodoviária no espaço comunitário e uma maior facilidade de circulação de pessoas, torna-se necessário adoptar uma carta de condução nacional de modelo comunitário mutuamente reconhecido pelos Estados membros sem obrigação de troca.

Pretende-se introduzir um reforço das condições mínimas aplicáveis aos exames de condução, com a reestruturação da prova teórica e a introdução da prova das aptidões e do comportamento, em substituição da prova prática.

As características dos veículos de exame são redefinidas, mantendo-se, no entanto, como permite a Directiva n.º 2000/56/CE, a possibilidade de continuarem a ser utilizados, nas provas práticas de exame, os veículos que já reuniam as condições legalmente exigidas à data da entrada do presente diploma.

Nos programas de exames inserem-se os princípios e as regras base conducentes a uma circulação mais segura, precauções na actuação em casos de emergência e, ainda, aspectos relativos ao elemento humano, ao veículo e ao estado da via, sem descuidar a especial atenção que merecem os utentes mais vulneráveis.

Relativamente ao conteúdo programático da prova teórica para as categorias C1, C1+E, D1 e D1+E, considerando a evolução tecnológica verificada no sector, pretendeu-se despojá-lo da sobrecarga de critérios meramente técnicos e não essenciais para a segurança rodo-

viária, acentuando, outrossim, os relativos à correcta utilização e manutenção do veículo, detecção e reparação de avarias mais frequentes, bem como à prevenção ou correcta forma de actuar em situações de risco.

São definidas novas regras de validade de carta de condução, fazendo-se depender a sua validade da idade do titular e da categoria e subcategoria para o qual se encontra habilitado a conduzir. É definido, ainda, um período transitório de validade das cartas de condução emitidas antes da entrada em vigor do presente diploma.

São adoptados os códigos comunitários de restrições e adaptações relativos ao condutor, ao veículo e questões administrativas, que devem ser inscritas no título de condução, passando os códigos nacionais a serem residuais.

Por último, para além da necessária actualização das disciplinas jurídicas nas referidas áreas, reviu-se a sistemática de transposição das matérias em causa, reunindo-se no presente diploma os vectores essenciais, de definição comunitária, relativos à carta de condução.

Pelo presente diploma pretende-se, também, proceder à regulamentação da alínea c) do n.º 7 do artigo 126.º do Código da Estrada.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º**Objecto e âmbito**

O presente diploma transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2000/56/CE, da Comissão, de 14 de Setembro, no que diz respeito aos conteúdos programáticos das provas de exame e códigos comunitários harmonizados, e procede à reestruturação, num único diploma, dos vectores essenciais, de definição comunitária, relativos à carta de condução.

Artigo 2.º**Definições**

Para os efeitos do disposto no presente diploma, considera-se:

- a) «Veículo a motor» o veículo com motor de propulsão, dotado de pelo menos quatro rodas, com tara superior a 550 kg, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 km/h, e que se destina, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição de carris;
- b) «Motociclo» o veículo dotado de duas rodas, com ou sem carro lateral, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h;
- c) «Triciclo» o veículo dotado de três rodas dispostas simetricamente, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h;
- d) «Quadríciclo» o veículo dotado de quatro rodas, classificando-se em:
 - i) Ligeiro — veículo com velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, cuja massa sem carga

não exceda 350 kg, excluída das baterias no veículo eléctrico e com motor de cilindrada não superior a 50 cm³, no caso de motor de ignição comandada, ou cuja potência máxima não seja superior a 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna e de motor eléctrico;

- ii) Pesado — veículo com motor de potência não superior a 15 kW e cuja massa sem carga, excluída a massa das baterias no caso dos veículos eléctricos, não exceda 400 kg ou 550 kg, consoante se destine, respectivamente, ao transporte de passageiros ou de mercadorias;
- e) «Automóvel» qualquer veículo a motor que não seja motociclo, que sirva em geral para o transporte por estrada de pessoas, ou mercadorias, ou para a tracção em estrada de veículo utilizado no transporte de pessoas ou de mercadorias. Este termo engloba os troleicarros, isto é, os veículos ligados a uma catenária eléctrica que não circulam sobre carris, mas não engloba os tractores agrícolas e florestais;
- f) «Tractor agrícola ou florestal» o previsto no n.º 1 do artigo 108.º do Código da Estrada;
- g) «Residência habitual» o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais ou, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, em consequência de vínculos pessoais, indiciadores de relações estreitas entre ela própria e o local onde vive, com excepção das seguintes situações:
- i) No caso de uma pessoa cujos vínculos profissionais se situem num local diferente daquele em que tem os seus vínculos pessoais e que, por esse motivo, é levada a residir alternadamente em diferentes locais situados em dois ou mais Estados membros, considera-se que a residência habitual se situa no local onde tem os seus vínculos pessoais, com a condição de a referida pessoa aí regressar regularmente;
- ii) A condição da subalínea anterior não é exigida quando a pessoa em questão efectua uma estada num Estado membro para cumprimento de uma missão de duração determinada;
- iii) A frequência de uma universidade ou escola não implica a transferência da residência habitual.

Artigo 3.º

Modelo

1 — É adoptado para a carta de condução nacional o modelo comunitário constante do anexo I do presente diploma e que dele faz parte integrante.

2 — As cartas de condução válidas, do modelo comunitário, emitidas por outro Estado membro da União Europeia ou do espaço económico europeu são reconhecidas pelo Estado Português.

3 — Sempre que um titular de carta de condução válida emitida por um Estado membro da União Euro-

peia ou do espaço económico europeu transferir a sua residência habitual para território nacional, aplicam-se ao seu titular as disposições nacionais em matéria de período de validade da carta, de exames médicos e das taxas a aplicar.

4 — Uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução emitida por Estado membro da União Europeia ou do espaço económico europeu.

5 — Os modelos de carta de condução actualmente em uso mantêm a sua validade, devendo ser substituídos pelo modelo em vigor, constante do anexo I do presente diploma.

Artigo 4.º

Validade

1 — A habilitação titulada pelas cartas de condução é válida pelos períodos nelas averbados.

2 — O termo de validade das habilitações tituladas pelas cartas ocorre nas datas em que os seus titulares perfaçam as idades seguintes:

- a) Condutores de veículos das categorias A, B e B+E, da subcategoria A1, B1 — 50, 60, 65, 70 e, posteriormente, de dois em dois anos;
- b) Condutores de veículos das categorias C e C+E e das subcategorias C1 e C1+E — 40, 45, 50, 55, 60, 65 e, posteriormente, de dois em dois anos;
- c) Condutores de veículos das categorias D e D+E e das subcategorias D1 e D1+E — 40, 45, 50, 55, 60 e 65.

3 — Só podem conduzir automóveis das categorias D e D+E e ainda da categoria C+E cujo peso bruto exceda 20 000 kg os condutores de idade até 65 anos.

4 — O disposto no número anterior não prejudica a imposição de períodos de revalidação mais curtos, determinados pela necessidade de o condutor se submeter a exames médicos ou de observação psicológica que lhe tenham sido impostos pelas entidades competentes.

5 — Os prazos de validade constantes do presente diploma aplicam-se a todas as cartas de condução emitidas antes da entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 5.º

Revalidação

1 — A revalidação das cartas de condução efectua-se mediante entrega, pelos seus titulares, no serviço competente da Direcção-Geral de Viação, de exame médico, nos termos a definir em regulamento, nos seis meses que antecedem o termo da sua validade.

2 — A revalidação de cartas para a condução de veículos da categoria D depende ainda da entrega de relatório de exame psicológico, sempre que solicitado pela autoridade de saúde competente.

Artigo 6.º

Restrições especiais

As restrições especiais a que o condutor esteja sujeito bem como às adaptações do veículo que conduzam aplica-se o previsto no n.º 3 do artigo 127.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265-A/2001, de 28 de Setembro, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

Artigo 7.º

Exames de condução

1 — O exame de condução atesta que os candidatos à carta de condução possuem os conhecimentos e aptidões e manifestam o comportamento exigidos para a condução de um veículo a motor.

2 — O exame de condução inclui, obrigatoriamente:

- a) Uma prova teórica;
- b) Uma prova das aptidões e do comportamento.

3 — As exigências mínimas para o exame de condução constam do anexo II do presente diploma e que dele faz parte integrante.

4 — Os candidatos à obtenção de carta de condução de uma categoria que tenham efectuado com aproveitamento a prova teórica relativa a uma carta de condução de categoria diferente ficam isentos da sujeição a prova teórica, no que concerne às disposições comuns previstas na secção A do anexo II do presente diploma e que dele faz parte integrante.

5 — Por portaria do Ministro da Administração Interna são fixados:

- a) Os conteúdos programáticos, os meios de avaliação, os critérios de selecção e a duração das provas de exame que não se encontrem regulados no presente diploma;
- b) A obrigatoriedade de realizar a parte da prova das aptidões e do comportamento de avaliação dedicada às manobras especiais realizada em parque de manobras, assim como os procedimentos, regras de funcionamento e critérios a observar;
- c) As características a que devem obedecer os parques de manobras, bem como a sua área de implementação e condições de aprovação e de alteração.

Artigo 8.º

Aptidão física e mental para a condução

1 — As normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução de um veículo a motor são as constantes do anexo III do presente diploma e que dele faz parte integrante.

2 — Em regulamento são especificados os requisitos mínimos de aptidão física e mental para a condução de um veículo a motor constantes do anexo III do presente diploma e que dele faz parte integrante.

Artigo 9.º

Norma revogatória

1 — São revogados o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 209/98, de 15 de Julho, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 21/99, de 21 de Abril, e pelo Decreto-Lei n.º 315/99, de 11 de Agosto, e a Portaria n.º 520/98, de 14 de Agosto, com a redacção dada pela Portaria n.º 528/2000, de 28 de Julho.

2 — Até à entrada em vigor dos regulamentos necessários para execução do presente diploma são aplicáveis as normas regulamentares actualmente vigentes, com as necessárias adaptações.

Artigo 10.º

Entrada em vigor

1 — O presente diploma entra em vigor 90 dias após a data da sua publicação.

2 — Os prazos de validade constantes do artigo 4.º aplicam-se, apenas, a partir de 1 de Janeiro de 2008 para todas as cartas de condução emitidas antes da entrada em vigor do presente diploma.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Dezembro de 2004. — *Pedro Miguel de Santana Lopes* — *António Victor Martins Monteiro* — *Daniel Viagas Sanches* — *Luís Filipe da Conceição Pereira*.

Promulgado em 20 de Janeiro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 2 de Fevereiro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Miguel de Santana Lopes*.

ANEXO I

Disposições relativas ao modelo comunitário de carta de condução

Secção A

Modelo comunitário de carta de condução

Página 1

Página 2

1 — As características físicas da carta do modelo comunitário de carta de condução são conformes às normas ISO 7810 e ISO 7816-1. Os métodos de verificação das características das cartas de condução destinados a assegurar a sua conformidade com as normas internacionais são conformes à norma ISO 10373.

2 — A carta de condução é composta por duas faces: A página 1 contém:

a) As menções «carta de condução» e «República Portuguesa» impressas em caracteres maiúsculos;

b) A letra «P», em maiúscula, como sinal distintivo de Portugal, impressa em negativo num rectângulo azul rodeado por 12 estrelas amarelas;

c) As siglas distintivas dos outros Estados membros emissores são as seguintes:

B — Bélgica;
 CZ — República Checa;
 DK — Dinamarca;
 D — Alemanha;
 EST — Estónia;
 GR — Grécia;
 E — Espanha;
 F — França;
 IRL — Irlanda;
 I — Itália;
 CY — Chipre;
 LV — Letónia;
 LT — Lituânia;
 L — Luxemburgo;
 H — Hungria;
 M — Malta;
 NL — Países Baixos;
 A — Áustria;
 PL — Polónia;
 P — Portugal;
 SLO — Eslovénia;
 SK — Eslováquia;
 FIN — Finlândia;
 S — Suécia;
 UK — Reino Unido;

d) As informações específicas da carta emitida, constantes da página 1, numeradas do modo seguinte:

1 — Apelidos do titular;
 2 — Nome próprio do titular;
 3 — Data e local de nascimento do titular;
 4a — Data de emissão da carta de condução;
 4b — Prazo de validade administrativa da carta de condução;
 4c — Designação da autoridade que emite a carta de condução;
 4d — Número de controlo;
 5 — Número da carta composto por dígitos alfabéticos e identificador do serviço emissor da carta conforme anexo III e numéricos;
 6 — Fotografia do titular;
 7 — Assinatura do titular;
 8 — Domicílio;
 9 — Categorias e subcategorias de veículos que o titular está habilitado a conduzir, podendo ser impressas num tipo de carácter diferente as categorias nacionais, diferentes das categorias harmonizadas;

e) A menção «modelo das Comunidades Europeias» e a menção «carta de condução» nas outras línguas da Comunidade, impressas em cor-de-rosa a fim de constituir a trama de fundo da carta:

Permiso de Conducción;
 Řidičský průkaz;
 Kørkort;
 Führerschein;
 Juhiluba;
 Αδεία Οδήγησης;
 Driving Licence;
 Permis de conduire;
 Ceadúnas Tiomána;
 Patente di guida;
 Vadītāja apliecība;
 Vairuotojo pažymėjimas;
 Vezetői engedély;
 Licenzja tas-Sewqan;
 Rijbewijs;
 Prawo Jazdy;
 Carta de condução;
 Vodičský preukaz;
 Vozniško dovoljenje;
 Ajokortti;
 Kørkort;

f) Cores de referência:

i) Azul — Reflex Blue C Pantone;
 ii) Amarelo — Yellow 2 Pantone.

A página 2 contém:

a) As informações específicas da carta emitida, constantes da página 2, numeradas do modo seguinte:

9 — As categorias e subcategorias de veículos que o titular está habilitado a conduzir;

10 — A data da habilitação para cada categoria e subcategoria, devendo esta data ser transcrita na nova carta de condução, em caso de substituição ou troca posteriores;

11 — O prazo de validade de cada categoria e subcategoria;

12 — As eventuais menções adicionais ou restritivas sob forma codificada, conforme previsto na secção B do presente anexo.

12.1 — As menções adicionais ou restritivas específicas de cada uma da(s) categoria(s) ou subcategoria(s) serão inscritas em face da(s) categoria(s) ou subcategoria(s) respectivas;

12.2 — Quando um código se aplicar a todas as categorias ou subcategorias para as quais é emitida a carta, será impresso nas colunas 9, 10 e 11;

13 — Espaço reservado para a eventual inscrição de referências indispensáveis à gestão de cartas de condução emitidas por outros Estados membros, nomeadamente a inscrição da sua residência habitual;

14 — Espaço reservado para a eventual inscrição de referências relativas à gestão da carta de condução ou à segurança rodoviária;

b) Uma explicação das rubricas numeradas que aparecem na carta de condução;

c) Um espaço no modelo comunitário de carta de condução que permita a eventual introdução de um microprocessador ou de outro dispositivo informatizado equivalente.

Secção B

Tabela de códigos comunitários de restrições e adaptações

| Códigos Comunitários | Códigos Nacionais |
|--|--|
| Em relação ao condutor por motivos médicos | |
| 01 - Correção e/ou protecção da visão 01.01. Óculos de correção 01.02 Lente(s) de contacto 01.03 Óculos de protecção 01.04 Lentes opacas 01.05 Cobertura ocular 01.06 Óculos ou lentes de contacto | 105 Pára-brisas inamovível 103 Capacete com viseira |
| | 101 Sujeito à posse de atestado médico válido |
| 02 - Prótese auditiva/ajuda à comunicação 02.01 Prótese auditiva para um ouvido 02.02 Prótese auditiva para os dois ouvidos | |
| 03 - Prótese/ortese dos membros 03.01 Prótese/ortese do membro superior 03.02 Prótese/ortese do membro inferior | |
| 05 - Utilização limitada/com aplicação obrigatória do sub-código 05.01 Limitada a deslocações durante o dia 05.02 Limitada a deslocações num raio de Km da residência do titular ou apenas na cidade/região..... 05.03 Condução sem passageiros 05.04 Limitada a deslocações a velocidade não superior aKm/h 05.05 Condução autorizada exclusivamente quando acompanhada por titular de carta de condução 05.06 Sem reboque 05.07 Condução não autorizada em auto-estradas 05.08 Proibida a ingestão de bebidas alcoólicas | 136 Sem aptidão para o grupo 2 137 Inspeção médica especial antecipada 138 Exame psicológico 139 Uso de colete ortopédico |
| Adaptações do Veículo | |
| 10 - Transmissão modificada 10.01 Transmissão manual 10.02 Transmissão automática 10.03 Transmissão que opera electronicamente 10.04 Alavanca de mudanças ajustada 10.05 Sem caixa de velocidades secundária | |
| 15 - Embraiagem modificada 15.01 Pedal de embraiagem ajustado 15.02 Embraiagem manual 15.03 Embraiagem automática ou assistida 15.04 Pedal de embraiagem protegido por divisória, dobrável ou retirado | |
| 20 - Sistemas de travagem modificados 20.01 Pedal do travão ajustado 20.02 Pedal do travão aumentado | 282-Travão de serviço de servofreio |

| Códigos Comunitários | Códigos Nacionais |
|---|---------------------------------------|
| 20.03 Pedal do travão adequado para ser utilizado pelo pé esquerdo 20.04 Pedal do travão com molde da sola do sapato 20.05 Pedal do travão inclinado 20.06 Travão de serviço manual (adaptado) 20.07 Pressão máxima do travão de serviço reforçado 20.08 Pressão máxima do travão de emergência integrado no travão de serviço 20.09 Travão de estacionamento adaptado 20.10 Travão de estacionamento que funciona electronicamente 20.11 Travão de estacionamento (ajustado) accionado com o pé 20.12. Pedal do travão protegido por divisória, neutralizado ou retirado 20.13 Travão accionado com o joelho 20.14 Travão de serviço com comando operado electronicamente | |
| 25 - Sistemas de aceleração modificados 25.01 Pedal do acelerador ajustado 25.02 Pedal do acelerador com molde da sola do sapato 25.03 Pedal do acelerador inclinado 25.04 Acelerador manual 25.05 Acelerador accionado com o joelho 25.06 Servo-acelerador (electrónico, pneumático, etc.) 25.07 Pedal do acelerador à esquerda do pedal do travão 25.08 Pedal do acelerador à esquerda 25.09 Pedal do acelerador protegido por divisória, dobrável ou retirado | |
| 30 - Sistemas combinados de travagem e aceleração modificados 30.01 Pedais paralelos 30.02 Pedais ao mesmo nível ou quase ao mesmo nível 30.03 Acelerador e travão com correção 30.04 Acelerador e travão com correção e ortese 30.05 Pedais do acelerador e do travão dobráveis/retirados 30.06 Piso elevado 30.07 Divisória no lado do pedal do travão 30.08 Divisória para prótese no lado do pedal do travão 30.09 Pedais do acelerador e do travão protegidos por divisória 30.10 Suporte de calcanhar/perna 30.11 Acelerador e travão operados electronicamente | 361 - Comandos exclusivamente manuais |
| 35 - Disposições dos comandos modificados (interruptores de luzes, limpa/lava pára brisas, buzina e indicadores de mudança de direcção) 35.01 Dispositivos de comando operáveis sem influências negativas na direcção e no maneio | |

| Códigos Comunitários | Códigos Nacionais |
|---|-------------------|
| <p>35.02 Dispositivos de comando operáveis sem libertar o volante e os acessórios (manípulo, garfo, etc.)</p> <p>35.03 Dispositivos de comando operáveis sem libertar o volante e os acessórios (manípulo, garfo, etc.) com a mão esquerda</p> <p>35.04 Dispositivos de comando operáveis sem libertar o volante e os acessórios (manípulo, garfo, etc.) com a mão direita</p> <p>35.05 Dispositivos de comando operáveis sem libertar o volante e os acessórios (manípulo, garfo, etc.) e os mecanismos combinados do acelerador e do travão</p> | |
| <p>40 - Direcção modificada</p> <p>40.01 Direcção assistida standard</p> <p>40.02 Direcção assistida reforçada</p> <p>40.03 Direcção com sistema de reserva</p> <p>40.04 Coluna de direcção alongada</p> <p>40.05 Volante adaptado (secção do volante maior e/ou mais espessa, volante de diâmetro reduzido, etc.)</p> <p>40.06 Volante inclinado</p> <p>40.07 Volante vertical</p> <p>40.08 Volante horizontal</p> <p>40.09 Condução operada com o pé</p> <p>40.10 Direcção adaptada alternativa (Joy-stick, etc.)</p> <p>40.11 Manípulo no volante</p> <p>40.12 Ortese da mão no volante</p> <p>40.13 Com tenodese ortésica</p> | |
| <p>42 - Espelho(s) retrovisor(es) adaptado(s)</p> <p>42.01 Espelho retrovisor exterior do lado direito (esquerdo)</p> <p>42.02 Espelho retrovisor exterior montado no guarda-lamas</p> <p>42.03. Espelho retrovisor interior adicional que permite ver o tráfego</p> <p>42.04 Espelho retrovisor panorâmico</p> <p>42.05 Espelho retrovisor para o ângulo morto</p> <p>42.06 Espelho(s) retrovisor(es) exterior(es) operados electricamente</p> | |
| <p>43 - Banco do condutor modificado</p> <p>43.01 Banco do condutor a uma boa altura de visão e à distância normal do volante e dos pedais</p> <p>43.02 Banco do condutor ajustado à forma do corpo</p> <p>43.03 Banco do condutor com apoio lateral para uma boa estabilidade na posição sentada</p> <p>43.04 Banco do condutor com braços de apoio.</p> <p>43.05 Aumento do comprimento de deslizamento do banco do condutor</p> <p>43.06 Cinto de segurança adaptado</p> <p>43.07 Cinto de segurança tipo arnês</p> | |

| Códigos Comunitários | Códigos Nacionais |
|---|---|
| <p>44 - Modificações de motociclos</p> <p>44.01 Travões de pé e de mão combinados num só</p> <p>44.02 Travão de mão adaptado (roda dianteira)</p> <p>44.03 Travão de pé adaptado (roda traseira)</p> <p>44.04 Acelerador adaptado</p> <p>44.05 Transmissão e embraiagem manuais adaptadas</p> <p>44.06 Espelho(s) retrovisor(es) adaptado(s)</p> <p>44.07 Comandos adaptados (indicadores de mudança de direcção, luz de travagem, etc.)</p> <p>44.08 Altura do banco que permita ao condutor ter simultaneamente os dois pés no pavimento em posição sentada</p> | |
| <p>45 - Motociclo unicamente com carro lateral (side-car)</p> <p>50 - Limitado ao veículo identificado pelo número do quadro (número de identificação do veículo, NIV)</p> <p>51 - Limitado ao veículo identificado pela matrícula (número de matrícula do veículo, NMV)</p> | |
| Questões administrativas | |
| <p>70 - Troca de carta de condução n.º emitida por... (símbolo UE/ONU para países terceiros)</p> <p>71 - Segunda via da carta de condução n.º (símbolo UE/ONU para países terceiros)</p> <p>72 - Limitada a veículos da categoria A com a cilindrada não superior a 125 cm³e uma potência máxima de 11 kw (A1)</p> <p>73 - Limitada a automóveis da categoria B de tipo triciclo ou quadriciclo a motor (B1)</p> <p>74 - Limitada a automóveis da categoria C cujo peso bruto máximo autorizado não exceda 7 500 kg (C1)</p> <p>75 - Limitada a automóveis da categoria D sem exceder 16 lugares sentados, além do lugar do condutor (D1)</p> <p>76 - Limitada a automóveis da categoria C cujo peso bruto máximo autorizado não exceda 7 500 kg (C1), com um reboque cujo peso bruto máximo autorizado exceda 750 kg, na condição de o peso bruto máximo do conjunto não exceder 12.000 kg e de o peso bruto máximo autorizado do reboque não exceder a tara do veículo tractor</p> <p>77 - Limitada a automóveis da categoria D que não excedam 16 lugares sentados além do lugar do condutor (D1), com um reboque cujo peso bruto exceda 750 kg, na condição de:</p> <p style="margin-left: 20px;">a) O peso bruto máximo autorizado do conjunto não exceder 12 000 kg e o peso bruto máximo autorizado do reboque não exceder a tara do veículo tractor;</p> <p style="margin-left: 20px;">b) O reboque não ser utilizado para o transporte de pessoas (D1+ E).</p> <p>78 - Limitada a veículos com transmissão automática:</p> <p style="margin-left: 20px;">- Se o candidato ficar aprovado na prova de controlo das aptidões e comportamentos em veículo equipado</p> | <p>998 - Restrita à condução de veículos de três ou quatro rodas</p> <p>999 - Limitada a um peso bruto de 20 000 kg</p> |

| Códigos Comunitários | Códigos Nacionais |
|---|-------------------|
| <p>com mudança de velocidades automática, tal virá indicado na carta de condução emitida com base em tal exame. Uma carta que contenha esta menção só pode ser utilizada para a condução de um veículo equipado com mudança de velocidades automática.</p> <p>79 - (...) Limitada aos veículos em conformidade com as especificações indicadas entre parênteses, cuja equivalência tenha sido solicitada e obtido o acordo da comissão.</p> | |
| Questões administrativas | |
| <p>90.01 para a esquerda 90.02 para a direita 90.03 esquerda 90.04 direita 90.05 mão 90.06 pé 90.07 utilizável</p> | |
| 95. Motorista titular de um CAP que satisfaz a obrigação de aptidão profissional até (determinada data). | |

ANEXO II

I — Exigências mínimas para o exame de condução

O exame para a obtenção da carta de condução pretende verificar se os candidatos possuem os conhecimentos e aptidões e manifestam comportamentos exigidos para a condução de um veículo a motor, adoptando para tal fim as seguintes provas:

- a) Uma prova teórica; seguida de,
- b) Uma prova das aptidões e do comportamento.

As provas do exame são efectuadas de acordo com as condições enumeradas de seguida.

Secção A

Prova teórica

1 — Forma:

1.1 — A prova teórica visa comprovar que o candidato possui os conhecimentos necessários relativos às disposições indicadas nos n.ºs 2, 3 e 4.

1.2 — Os candidatos titulares de carta de condução válida para as categorias A e B ou subcategorias A1 e B1, que pretendam obter outra categoria ou subcategoria, ficam dispensados na prestação da prova teórica da comprovação dos conhecimentos atinentes às disposições comuns relativas a todas as categorias de veículos.

2 — Disposições comuns relativas a todas as categorias de veículos:

2.1 — Devem ser formuladas questões sobre cada um dos números a seguir indicados:

2.1.1 — Disposições legais em matéria de circulação rodoviária — especialmente as disposições respeitantes a sinalização do trânsito, sinais dos condutores, regras de prioridade e limites de velocidade;

2.1.2 — O condutor:

Importância da vigilância e da atitude em relação aos outros utentes da via;

Percepção, avaliação e tomada de decisões, especialmente tempo de reacção e modificações no comportamento do condutor ligadas aos efeitos de álcool, drogas e medicamentos, aos estados emocionais e à fadiga;

2.1.3 — A via:

Princípios mais importantes relativos ao respeito das distâncias de segurança entre veículos, à distância de travagem e ao comportamento do veículo em via pública, às características do pavimento e às diferentes condições meteorológicas; Factores de risco na condução, ligados aos diferentes estados do piso e, nomeadamente, às suas variações em função das condições atmosféricas e da hora do dia ou da noite;

Características dos diferentes tipos de vias e disposições obrigatórias a elas referentes;

2.1.4 — Os outros utentes da via:

Factores específicos de risco ligados à inexperiência de outros utentes da estrada e às categorias mais vulneráveis de utentes, como crianças, peões, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida; Riscos inerentes à circulação e à condução de vários tipos de veículos, bem como às diferentes condições de visibilidade dos seus condutores;

2.1.5 — Regulamentação geral e diversos:

Regras relativas aos documentos administrativos exigidos para efeitos da utilização do veículo; Regras gerais que descrevem o comportamento a adoptar pelo condutor em caso de acidente (sinalizar, alertar) e as medidas que, se for caso disso, pode tomar para socorrer as vítimas de acidentes na estrada;

Factores de segurança relativos ao veículo, à carga e às pessoas transportadas;

2.1.6 — Precauções a adoptar ao sair do veículo;

2.1.7 — Elementos mecânicos ligados à segurança da condução — os candidatos devem estar aptos a detectar as avarias mais correntes, em especial as que podem afectar sistemas de direcção, sistemas de suspensão e de travagem, pneumáticos, luzes e indicadores de mudança de direcção, catadióptricos, espelhos retrovisores, limpa-pára-brisas, sistema de escape, cintos de segurança e avisadores acústicos;

2.1.8 — Equipamentos de segurança dos veículos — os candidatos devem estar aptos a reconhecer e utilizar os principais equipamentos de segurança dos veículos, nomeadamente cintos de segurança, encostos de cabeça e equipamentos de segurança para crianças;

2.1.9 — Regras aplicáveis à utilização do veículo relacionada com o ambiente, nomeadamente a utilização adequada de avisadores acústicos, consumo moderado de combustível e limitação das emissões poluentes.

3 — Disposições específicas relativas às categorias A e A1:

3.1 — Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais sobre:

3.1.1 — Utilização do equipamento de protecção, nomeadamente luvas, botas, vestuário e capacete;

3.1.2 — Visibilidade dos condutores de motociclos relativamente a outros utentes da via;

3.1.3 — Factores de risco associados aos diferentes estados do piso supra-indicados, atendendo sobretudo a pontos de instabilidade, como, por exemplo, tampas de esgoto, marcações (linhas e setas) e carris de eléctrico;

3.1.4 — Elementos mecânicos ligados à segurança da condução, atendendo sobretudo ao interruptor de paragem de emergência, aos níveis do óleo e à corrente.

4 — Disposições específicas relativas às categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 e D1+E:

4.1 — Controlo obrigatório de conhecimentos gerais sobre:

4.1.1 — Regras relativas a horas de condução e períodos de repouso, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3820/85, do Conselho ⁽¹⁾; utilização do aparelho de controlo, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3821/85, do Conselho ⁽²⁾;

4.1.2 — Regras relativas ao transporte de mercadorias ou passageiros, conforme o caso;

4.1.3 — Documentos relativos ao veículo e ao transporte, exigidos para o transporte nacional e internacional de mercadorias e passageiros;

4.1.4 — Comportamentos a adoptar em caso de acidente; medidas a tomar após ocorrência de acidente ou situação similar, incluindo acções de emergência, como evacuação de passageiros e noções básicas de primeiros socorros;

4.1.5 — Precauções a adoptar durante a remoção e a substituição de rodas;

4.1.6 — Regulamentação sobre peso e dimensões do veículo; regras relativas aos dispositivos de limitação de velocidade;

4.1.7 — Obstrução da visibilidade devida às características dos veículos;

4.1.8 — Leitura de mapas de estradas e planeamento do itinerário de viagens, incluindo noções de utilização de sistemas electrónicos de navegação (GPS);

4.1.9 — Factores de segurança relativos às operações de carga do veículo: controlo da carga, nomeadamente a estiva e fixação, dificuldades com diferentes tipos de carga, nomeadamente líquidos e carga pendente, operações de carga e descarga de mercadorias e utilização de equipamento de carga e descarga (apenas para as categorias C, C+E, C1 e C1+E);

4.1.10 — Responsabilidade do condutor no que se refere ao transporte de passageiros; conforto e segurança dos passageiros; transporte de crianças; verificações necessárias antes de iniciar a viagem; inclusão de todos os tipos de autocarros no exame teórico, nomeadamente autocarros afectos à prestação de serviços públicos e autocarros com dimensões especiais (apenas para as categorias D, D+E, D1 e D1+E).

4.2 — Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais relativos às seguintes disposições adicionais referentes às categorias C, C+E, D e D+E:

4.2.1 — Os princípios de construção de motores de combustão interna, fluidos (nomeadamente óleo do motor, líquido refrigerante e líquido de lavagem), sistema de combustível, sistema eléctrico, sistema de ignição, sistema de transmissão (nomeadamente embraiagem e caixa de velocidades);

4.2.2 — Lubrificação e protecção antigelo;

4.2.3 — Princípios de construção, colocação, utilização correcta e cuidados com os pneumáticos;

4.2.4 — Tipos, funcionamento, partes principais, ligação, utilização e manutenção diária dos dispositivos de travagem e de limitação da velocidade (incluindo o ABS);

4.2.5 — Tipos, funcionamento, partes principais, ligação, utilização e manutenção diária dos sistemas de acoplamento (apenas para as categorias C+E e D+E);

4.2.6 — Métodos de identificação de causas de avarias;

4.2.7 — Manutenção preventiva de avarias e reparações correntes necessárias;

4.2.8 — Responsabilidade do condutor relativamente à recepção, ao transporte e à entrega de mercadorias, segundo as condições acordadas (apenas para as categorias C e C+E).

⁽¹⁾ In Portaria n.º 1078/92, de 23 de Novembro.

⁽²⁾ In Portaria n.º 625/86, de 25 de Outubro.

Secção B

Prova das aptidões e do comportamento

5 — Veículo e seu equipamento:

5.1 — A prova das aptidões e do comportamento é efectuada num veículo com transmissão manual. A prova das aptidões e do comportamento pode também ser efectuada num veículo com transmissão automática, constando tal menção como restrição na carta de condução, não podendo o seu titular conduzir veículos de caixa manual. Por «veículo com transmissão automática» entende-se o veículo no qual a transferência do movimento do motor para as rodas é regulada pela utilização do acelerador e ou dos travões de serviço, permitindo deste modo variar a velocidade do veículo, bem como imobilizá-lo. Se, devido a deficiências físicas, apenas for autorizada a condução de determinados tipos de veículos ou de veículos adaptados, a prova das aptidões e do comportamento realizar-se-á num veículo desse tipo.

5.2 — Os veículos utilizados na prova das aptidões e do comportamento devem respeitar os critérios mínimos a seguir indicados:

Categoria A:

Acesso gradual — motociclo sem carro lateral, de cilindrada superior a 120 cm³, que pode atingir uma velocidade de pelo menos 100 km/h e ter acoplado um receptor que receba som do veículo onde se transporta o examinador;

Acesso directo — motociclo sem carro lateral, com potência mínima de 35 kW e ter acoplado um receptor que receba som do veículo onde se transporta o examinador;

Subcategoria A1 — motociclo sem carro lateral, com cilindrada igual ou superior a de 75 cm³ e ter acoplado um receptor que receba som do veículo onde se transporta o examinador;

Categoria B — veículo de quatro rodas da categoria B, que pode atingir a velocidade de pelo menos 100 km/h e que deve ter: caixa fechada, lotação de cinco lugares, travão de estacionamento ao alcance do examinador, comandos duplos de travão de serviço, embraiagem e acelerador, dois espelhos retrovisores interiores, avisadores de utilização dos duplos comandos fixados rigidamente a cada um dos pedais duplicados;

Categoria B+E — conjunto de veículos, composto por um veículo para a prova da categoria B e por um reboque de peso bruto de pelo menos 1000 kg, com capacidade para atingir por cons-

- trução no mínimo a velocidade de 100 km/h e que não se encontra incluído na categoria B; o compartimento de carga do reboque deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às do veículo a motor, ou ligeiramente menos largo que o veículo a motor, desde que seja possibilitada a visão para a retaguarda através do uso de retrovisores exteriores do veículo a motor; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg de peso total (tara+carga);
- Subcategoria B1 — triciclo ou quadriciclo com motor, que pode atingir a velocidade de, pelo menos, 60 km/h;
- Categoria C — veículo da categoria C, com as seguintes características: peso bruto de pelo menos 12 000 kg, comprimento não inferior a 8 m e largura não inferior a 2,40 m, capacidade para atingir por construção a velocidade de 80 km/h, equipado com sistema de travagem antibloqueio, caixa de pelo menos oito relações de transmissão para avanço, tacógrafo, comandos duplos de travão de serviço, acelerador e embraiagem, dois espelhos retrovisores exteriores de cada lado, sendo um dirigido ao examinando e outro ao examinador, avisadores de utilização dos duplos comandos fixados rigidamente a cada um dos pedais duplicados; o compartimento de carga deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; o veículo deve ser apresentado com um peso total (tara+carga) não inferior a 10 000 kg;
- Categoria C+E — veículo articulado ou um conjunto composto por um veículo para a prova da categoria C e um reboque com comprimento mínimo de 7,5 m; quer o veículo articulado quer o conjunto devem ter peso bruto não inferior a 20 000 kg, comprimento mínimo de 14 m e largura de, pelo menos, 2,40 m, capacidade para atingir por construção a velocidade de 80 km/h, equipado com sistema de travagem antibloqueio, caixa de pelo menos oito relações de transmissão para avanço e tacógrafo; os compartimentos de carga devem consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; quer o veículo articulado quer o conjunto serão apresentados com um peso total (tara+carga) não inferior a 15 000 kg; no caso de se tratar de veículo articulado o tractor deverá ter: comandos duplos de travão de serviço, acelerador e embraiagem, dois espelhos retrovisores exteriores de cada lado, sendo um dirigido ao examinando e outro ao examinador, avisadores de utilização dos duplos comandos fixados rigidamente a cada um dos pedais duplicados;
- Subcategoria C1 — veículo da subcategoria C1 com as seguintes características: peso bruto não inferior a 4000 kg, comprimento não inferior a 5 m, capacidade para atingir por construção no mínimo a velocidade de 80 km/h, equipado de sistema de travagem antibloqueio, tacógrafo e comandos duplos de travão de serviço, acelerador e embraiagem, dois espelhos retrovisores exteriores de cada lado, sendo um dirigido ao examinando e outro ao examinador, avisadores de utilização dos duplos comandos fixados rigidamente a cada um dos pedais duplicados; o compartimento de carga deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina;
- Subcategoria C1+E — conjunto composto por um veículo para a prova da subcategoria C1 e por um reboque com peso bruto não inferior a 1250 kg e comprimento não inferior a 3 m, com as seguintes características: comprimento mínimo de 8 m, capacidade para atingir por construção a velocidade de 80 km/h; o compartimento de carga do reboque deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; o reboque será apresentado com um peso total (tara+carga) não inferior a 800 kg;
- Categoria D — veículo da categoria D com as seguintes características: comprimento mínimo de 10 m e largura não inferior a 2,40 m, capacidade para atingir por construção a velocidade de 80 km/h, equipado com sistema de travagem antibloqueio, tacógrafo, caixa fechada, comandos duplos de travão de serviço, acelerador e embraiagem, dois espelhos retrovisores exteriores de cada lado, sendo um dirigido ao examinando e outro ao examinador, avisadores de utilização dos duplos comandos fixados rigidamente a cada um dos pedais duplicados e um banco destinado ao examinador situado à direita do condutor;
- Categoria D+E — conjunto composto por um veículo para a prova da categoria D e por um reboque com peso bruto não inferior a 1250 kg, com as seguintes características: largura no mínimo de 2,40 m e capacidade para atingir por construção a velocidade de 80 km/h; o compartimento de carga do reboque deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam de pelo menos 2 m; o reboque deve ser apresentado com um peso total (tara+carga) não inferior a 800 kg;
- Subcategoria D1 — veículo da subcategoria D1 com as seguintes características: peso bruto não inferior a 4000 kg, comprimento no mínimo de 5 m, capacidade para atingir por construção a velocidade de 80 km/h, equipado com sistema de travagem antibloqueio, tacógrafo, caixa fechada, comandos duplos de travão de serviço, acelerador e embraiagem, dois espelhos retrovisores exteriores de cada lado, sendo um dirigido ao examinando e outro ao examinador, avisadores de utilização dos duplos comandos fixados rigidamente a cada um dos pedais duplicados e um banco destinado ao examinador situado à direita do condutor;
- Subcategoria D1+E — conjunto composto por um veículo para a prova da subcategoria D1 e por um reboque com peso bruto não inferior a 1250 kg e que por construção pode atingir a velocidade de 80 km/h; o compartimento de carga do reboque deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam de pelo menos 2 m; o reboque deve ser apresentado com um peso total (tara+carga) não inferior a 800 kg.

5.3 — Os veículos para a prova das categorias D, D+E, D1 e D1+E, que não cumpram os critérios míni-

mos supradefinidos, mas que se encontrem em utilização antes da entrada em vigor do presente diploma, podem continuar a ser utilizados até 11 de Outubro de 2010.

5.4 — Os veículos para a prova das categorias B+E, C, C+E, C1 e C1+E que não cumpram os critérios mínimos supra mas que estivessem ao serviço antes da entrada em vigor do presente diploma podem continuar a ser utilizados até 11 de Outubro de 2010.

6 — Prova das aptidões e do comportamento para as categorias A e A1:

6.1 — Preparação e controlo técnico do veículo, com referência à segurança rodoviária, devendo os candidatos demonstrar capacidade de condução segura satisfazendo as seguintes exigências:

6.1.1 — Ajustar o equipamento de protecção, como luvas, botas, vestuário e capacete;

6.1.2 — Proceder a verificações aleatórias sobre o estado de pneumáticos, sistema de travagem, sistema de direcção, interruptor de paragem de emergência, corrente, níveis do óleo, luzes, catadióptricos, indicadores de mudança de direcção e avisador acústico, quando aplicado.

6.2 — Prova de manobras especiais, com referência à segurança rodoviária:

6.2.1 — Pôr e tirar o motociclo do descanso e deslocá-lo sem ajuda do motor, caminhando a seu lado;

6.2.2 — Estacionar o motociclo, colocando-o no descanso;

6.2.3 — Pelo menos duas manobras a executar em marcha lenta, incluindo *slalom*; isto deve permitir avaliar a capacidade de utilização da embraiagem em combinação com o travão, o equilíbrio, a direcção da visão, a posição no motociclo e a colocação dos pés nos apoios;

6.2.4 — Pelo menos duas manobras a executar a velocidade elevada, das quais uma manobra em segunda ou terceira velocidade a pelo menos a 30 km/h e uma manobra evitando um obstáculo à velocidade mínima de 50 km/h; isto deve permitir avaliar a capacidade de se posicionar no motociclo, a direcção da visão, o equilíbrio, a técnica de direcção e a técnica de mudança de velocidades;

6.2.5 — Travagem — devem ser executados, no mínimo, dois exercícios de travagem, incluindo uma travagem de emergência à velocidade mínima de 50 km/h; isto deve permitir avaliar a capacidade de utilização do sistema de travagem (travão dianteiro e traseiro), a direcção da visão e a posição no motociclo;

6.2.6 — As manobras especiais mencionadas nos n.ºs 6.2.3 a 6.2.5 devem ser inseridas na referida prova das aptidões e do comportamento até 11 de Outubro de 2005.

6.3 — Comportamento no tráfego — os candidatos devem efectuar todas as manobras a seguir indicadas, em condições normais de trânsito, em segurança absoluta e com todas as precauções necessárias:

6.3.1 — Arrancar — após o estacionamento, após uma paragem no trânsito e em saída de um caminho de acesso;

6.3.2 — Circular em estrada em alinhamento recto; cruzar veículos, incluindo em passagens estreitas;

6.3.3 — Conduzir em curvas;

6.3.4 — Intersecções — abordar e atravessar cruzamentos e entroncamentos;

6.3.5 — Mudar de direcção — mudança de direcção para a esquerda e para a direita e mudança de via de trânsito;

6.3.6 — Entrar/sair de auto-estradas ou vias equiparadas (se disponíveis) — acesso pela via de aceleração e saída pela via de abrandamento;

6.3.7 — Ultrapassar/cruzar — ultrapassar veículos (se possível), circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados) e ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);

6.3.8 — Enfrentar eventuais características especiais da via pública — rotundas, passagens de nível, paragens de transportes públicos colectivos, passagens para peões, subida de inclinação acentuada e descidas perigosas;

6.3.9 — Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo.

7 — Prova das aptidões e do comportamento para as categorias B, B1 e B+E:

7.1 — Preparação e controlo técnico do veículo, com referência à segurança rodoviária — os candidatos devem demonstrar capacidade de condução segura satisfazendo as seguintes exigências:

7.1.1 — Regular o assento na medida necessária, a fim de encontrar a posição correcta;

7.1.2 — Regular os espelhos retrovisores, cintos de segurança e apoios de cabeça, caso existam;

7.1.3 — Confirmar se as portas estão fechadas;

7.1.4 — Proceder a verificações aleatórias sobre o estado de pneumáticos, sistema de direcção, sistema de travagem, fluidos (por exemplo, óleo do motor, líquido refrigerante e líquido de lavagem), luzes, catadióptricos, indicadores de mudança de direcção e sinais sonoros;

7.1.5 — Controlar os factores de segurança relativos às operações de carga do veículo: carroçaria, chapas; portas do compartimento de carga; travamento da cabina; processo de carregamento; amarração da carga (apenas para a categoria B+E);

7.1.6 — Controlar o mecanismo de acoplamento, o sistema de travagem e as ligações eléctricas (apenas para a categoria B+E).

7.2 — Categorias B e B1 — prova de manobras especiais, com referência à segurança rodoviária — a prova incidirá numa selecção das seguintes manobras (pelo menos duas do conjunto de quatro pontos, incluindo uma em marcha atrás):

7.2.1 — Marcha atrás em trajectória rectilínea ou marcha atrás contornando uma esquina à direita ou à esquerda, mantendo uma trajectória correcta;

7.2.2 — Inversão do sentido de marcha, utilizando a marcha à frente e a marcha atrás;

7.2.3 — Estacionamento do veículo e saída de um espaço de estacionamento (paralelo, oblíquo ou perpendicular, em marcha à frente ou em marcha atrás, tanto em terreno plano como em subidas ou descidas);

7.2.4 — Travagem de serviço e travagem de emergência.

7.3 — Categoria B+E — prova de manobras especiais, com referência à segurança rodoviária:

7.3.1 — Atrelar e desatrelar o reboque ao/do veículo; esta manobra deve iniciar-se com o veículo e o seu reboque lado a lado, de forma a permitir avaliar a capacidade de alinhar com segurança o veículo e o reboque, bem como da capacidade do condutor em atrelar e desatrelar o veículo ao e do reboque;

7.3.2 — Contorno de lancil em marcha atrás;

7.3.3 — Estacionar de forma segura para efectuar operações de carga/descarga.

7.4 — Comportamento no tráfego — os candidatos devem efectuar todas as manobras a seguir indicadas, em condições normais de trânsito, em segurança absoluta e com todas as precauções necessárias:

7.4.1 — Arrancar — após o estacionamento, após uma paragem no trânsito e em saída de um caminho de acesso;

7.4.2 — Circular em estrada em alinhamento recto e cruzar veículos, inclusive em passagens estreitas;

7.4.3 — Conduzir em curvas;

7.4.4 — Intersecções — abordar e atravessar cruzamentos e entroncamentos;

7.4.5 — Mudar de direcção — mudança de direcção para a esquerda e para a direita, condução em pluralidade de vias de trânsito, mudança de fila de trânsito e pré-selecção das vias de trânsito;

7.4.6 — Entrar/sair de auto-estradas ou vias equipadas (se disponíveis) — acesso pela via de aceleração, saída pela via de abrandamento;

7.4.7 — Ultrapassar/cruzar — ultrapassar veículos (se possível), circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados), ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);

7.4.8 — Enfrentar eventuais características especiais da via pública — rotundas, passagens de nível, paragens de transportes públicos colectivos, passagens para peões, subida de inclinação acentuada e descidas perigosas;

7.4.9 — Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo.

8 — Prova das aptidões e do comportamento para as categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 e D1+E:

8.1 — Preparação e controlo técnico do veículo, com referência à segurança rodoviária — os candidatos devem demonstrar capacidade de condução segura satisfazendo as seguintes exigências:

8.1.1 — Regular o assento na medida necessária, a fim de encontrar a posição correcta;

8.1.2 — Regular os espelhos retrovisores, cintos de segurança e apoios de cabeça, caso existam;

8.1.3 — Proceder a verificações aleatórias sobre estado de pneumáticos, sistema de direcção, sistema de travagem, luzes, catadióptricos, indicadores de mudança de direcção e sinais sonoros;

8.1.4 — Verificar os sistemas de assistência de travagem e de direcção, verificar o estado das rodas, porcas, guarda-lamas, pára-brisas, janelas, limpa-pára-brisas, fluidos (por exemplo, óleo do motor, líquido refrigerante, líquido de lavagem); verificar e utilizar o painel de instrumentos, incluindo o tacógrafo;

8.1.5 — Verificar a pressão do ar e dos reservatórios de ar e a suspensão;

8.1.6 — Controlar os factores de segurança relativos às operações de carga do veículo — carroçaria, chapas, portas do compartimento de carga, mecanismo de carregamento (se existir), travamento da cabina (se existir), processo de carregamento, amarração da carga (apenas para as categorias C, C+E, C1 e C1+E);

8.1.7 — Controlar o mecanismo de acoplamento, o sistema de travagem e as ligações eléctricas (apenas para as categorias C+E, C1+E, D+E e D1+E);

8.1.8 — Demonstrar aptidão em tomar medidas especiais relativas à segurança do veículo, controlo da carroçaria, das portas de serviço, das saídas de emergência, do equipamento de primeiros socorros, dos extintores de incêndio e de outro equipamento de segurança (apenas para as categorias D, D+E, D1 e D1+E);

8.1.9 — Ler um mapa de estradas.

8.2 — Prova de manobras especiais, com referência à segurança rodoviária:

8.2.1 — Atrelar e desatrelar o reboque ou semi-reboque ao/do veículo — esta manobra deve iniciar-se

com o veículo e o seu reboque lado a lado, de forma a permitir avaliar a capacidade de alinhar com segurança o veículo e o reboque, bem como da capacidade do condutor em atrelar e desatrelar o veículo ao e do reboque (apenas para as categorias C+E, C1+E, D+E e D1+E);

8.2.2 — Contorno de lancil em marcha atrás;

8.2.3 — Estacionar de forma segura para carga/descarga numa rampa/plataforma de carga ou instalação semelhante (apenas para as categorias C, C+E, C1 e C1+E);

8.2.4 — Estacionar para entrada ou saída de passageiros do autocarro, em segurança (apenas para as categorias D, D+E, D1 e D1+E).

8.3 — Comportamento no tráfego — os candidatos devem efectuar todas as manobras a seguir indicadas, em condições normais de trânsito, em segurança absoluta e com todas as precauções necessárias:

8.3.1 — Arrancar — após o estacionamento, após uma paragem no trânsito e em saída de um caminho de acesso;

8.3.2 — Circular em via pública em alinhamento recto e cruzar veículos, inclusive em passagens estreitas;

8.3.3 — Conduzir em curvas;

8.3.4 — Intersecções — abordar e atravessar cruzamentos e entroncamentos;

8.3.5 — Mudar de direcção — mudança de direcção para a esquerda e para a direita, condução em pluralidade de vias de trânsito, mudança de fila de trânsito e pré-selecção das vias de trânsito;

8.3.6 — Entrar/sair de auto-estradas ou vias equipadas (se disponíveis) — acesso pela via de aceleração e saída pela via de abrandamento;

8.3.7 — Ultrapassar/cruzar — ultrapassagem de veículos (se possível), circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados) e ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);

8.3.8 — Enfrentar eventuais características especiais da via pública — rotundas, passagens de nível, paragens de transportes públicos colectivos, passagens para peões, subida de inclinação acentuada e descidas perigosas;

8.3.9 — Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo.

9 — Avaliação da prova de aptidões e comportamento:

9.1 — Relativamente a cada uma das situações de condução, a avaliação incide sobre a destreza com que o candidato manobra os diferentes comandos e a capacidade de se inserir com toda a segurança no trânsito, dominando o veículo. Ao longo da prova, o examinador tem de perceber uma condução em segurança. Os erros de condução ou o exercício de uma condução perigosa, por incapacidade, imperícia ou imprudência, que ponham em causa a segurança imediata do veículo de exame, dos seus passageiros ou dos outros utentes da via pública e que exijam ou não a intervenção do examinador, são consideradas causas de reprovação. O examinador tem, porém, liberdade de decidir da oportunidade de prosseguir a prova até ao seu termo.

Os examinadores são formados com vista a avaliarem correctamente as aptidões dos candidatos para conduzir em segurança.

A actividade desenvolvida pelos examinadores é acompanhada e fiscalizada pela Direcção-Geral de Viação, a fim de garantir uma aplicação correcta e uniforme

da avaliação realizada em conformidade com as normas constantes do presente anexo.

9.2 — Durante a avaliação, os examinadores prestam especial atenção à atitude do candidato na adopção de uma condução defensiva e de um comportamento cívico. Essa atitude deve reflectir o estilo geral de condução, que o examinador deve ter em conta na apreciação global do candidato. Essa atitude inclui uma condução adaptada e determinada (segura), atenção às condições da via e da meteorologia, atenção ao restante tráfego, atenção aos outros utentes (pessoas e ou bens) da via (sobretudo os mais vulneráveis) e capacidade de antecipação.

9.3 — O examinador deve ainda avaliar o candidato nos seguintes aspectos:

9.3.1 — Controlo do veículo, tendo em conta o seguinte: utilização correcta dos cintos de segurança, espelhos retrovisores, encosto para a cabeça e assento; utilização correcta de luzes e outro equipamento; utilização correcta de embraiagem, caixa de velocidades, acelerador, sistemas de travagem (incluindo um eventual sistema de terceiro travão), sistema de direcção; controlo do veículo em diferentes circunstâncias e a diferentes velocidades; estabilidade na via; peso, dimensões e características do veículo; peso e tipo de carga (apenas para as categorias B+E, C, C+E, C1, C1+E, D+E e D1+E) e conforto dos passageiros, sem aceleração rápida, em condução suave e sem travagens bruscas (apenas para as categorias D, D+E, D1 e D1+E);

9.3.2 — Condução económica e ecológica, tendo em conta as rotações por minuto, utilização correcta da caixa de velocidades, travagem e aceleração (apenas para as categorias B+E, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, e D1+E);

9.3.3 — Visão — visão a 360°, utilização correcta dos espelhos e visão a longa, média e curta distância;

9.3.4 — Cedência de passagem — intersecções, cruzamentos e entroncamentos e cedência de passagem noutras situações (por exemplo, mudança de direcção, mudança de via e manobras especiais);

9.3.5 — Posição correcta na via tendo em atenção o tipo e as características do veículo — posição correcta na via, rotundas e curvas e pré-posicionamento;

9.3.6 — Manter uma distância de segurança adequada — à frente e aos lados e em relação aos outros veículos e utentes da via;

9.3.7 — Velocidade — não exceder os limites máximos de velocidade, adaptar a velocidade às condições meteorológicas, do tráfego e às características da via e, consoante os casos, aos limites de velocidade, conduzir a uma velocidade que seja possível parar a uma distância visível e livre de obstáculos e adaptar a velocidade à velocidade praticada pelos outros veículos em circulação na via;

9.3.8 — Semáforos, sinalização do trânsito e outras indicações — atitude correcta nos semáforos, obediência às indicações dos agentes de fiscalização e reguladores do trânsito, respeito pela sinalização do trânsito (proibições ou prescrições) e respeito pelas marcas rodoviárias;

9.3.9 — Sinalização de manobras — emitir sinais quando necessário, correcta e adequadamente sincronizados, indicar correctamente as mudanças de direcção e reagir adequadamente à sinalização emitida por outros utentes da via;

9.3.10 — Travagem e paragem — desaceleração a tempo, travagem ou paragem em conformidade com as

circunstâncias; antecipação; utilização dos vários sistemas de travagem (apenas para as categorias C, C+E, D e D+E) e utilização de sistemas de redução da velocidade para além dos travões (apenas para as categorias C, C+E, D e D+E).

10 — Duração da prova das aptidões e do comportamento — a duração da prova das aptidões e do comportamento e a distância a percorrer devem ser suficientes para a avaliação das aptidões e dos comportamentos prescrita na secção B do presente anexo. O tempo mínimo de condução nunca será inferior a vinte e cinco minutos para as categorias A, A1, B, B1 e B+E e a quarenta e cinco minutos para as restantes categorias. Estes hiatos temporais não incluem a recepção do candidato (por exemplo, a verificação de documentos), a preparação do veículo, a verificação técnica do veículo em relação à segurança na via pública e a divulgação dos resultados da prova.

11 — Local da prova das aptidões e do comportamento — a parte da prova de avaliação dedicada às manobras especiais é realizada em parque de manobras (se possível). A parte da prova destinada a avaliar os comportamentos em circulação em via pública terá lugar, sempre que possível, em zonas não urbanas (vias públicas situadas fora das localidades e auto-estradas ou vias equiparadas) e em zonas urbanas (zonas residenciais, zonas com limites de velocidade de 30 km/h e de 50 km/h, e vias urbanas que permitem atingir velocidades superiores a 50 km/h), devendo estas representar os diferentes tipos de dificuldades que um condutor pode encontrar. A prova deve ter lugar em diversas condições de densidade de tráfego. O tempo de condução em circulação na via pública serve para avaliar o candidato em diversas situações de tráfego e de vias, devendo estas ser as mais variadas possíveis.

II — Conhecimentos, aptidões e comportamentos necessários à condução de um veículo a motor

1 — Os condutores de veículos a motor devem, a qualquer momento, possuir os conhecimentos, aptidões e comportamentos referidos nos n.ºs 1 a 9 supra, com vista a poderem:

- Discernir os perigos do trânsito e avaliar o seu grau de gravidade;
- Dominar o veículo a fim de evitar situações de perigo e reagir de forma adequada caso surjam tais situações;
- Respeitar as disposições legais em matéria de direito rodoviário, nomeadamente as que têm por objectivo reduzir a sinistralidade rodoviária e garantir a fluidez do trânsito;
- Detectar as avarias técnicas mais importantes dos seus veículos, nomeadamente aquelas que ponham em causa a segurança, e tomar medidas adequadas para as corrigir;
- Tomar em consideração todos os factores que afectam o comportamento dos condutores, nomeadamente álcool, fadiga e acuidade visual, de forma a manter a plena posse das faculdades necessárias a uma condução segura;
- Contribuir para a segurança de todos os utentes da via, especialmente os mais vulneráveis e os mais expostos, mediante uma atitude de respeito pelos outros.

2 — Por portaria do Ministro da Administração Interna podem ser fixadas as medidas necessárias para assegurar que os condutores que tiverem perdido os conhecimentos, aptidões e comportamentos dos condutores referidos nos n.ºs 1 a 9 supra, possam recuperar tais conhecimentos e aptidões e continuar a exhibir tais conhecimentos, aptidões e comportamentos exigidos para a condução de veículos a motor.

ANEXO III

Normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução de um veículo a motor

Definições

1 — Para efeitos do disposto no presente anexo, os condutores são classificados em dois grupos:

1.1 — Grupo 1 — condutores de veículos das categorias A, B e B+E e das subcategorias A1 e B1.

1.2 — Grupo 2 — condutores de veículos das categorias C, C+E, D, D+E e das subcategorias C1, C1+E, D1 e D1+E, bem como condutores das categorias B e B+E que pretendam exercer a condução de ambulâncias, veículos de bombeiros, automóveis de passageiros de aluguer, transporte escolar e mercadorias perigosas.

2 — Por analogia, os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução são classificados no grupo a que pertencerão quando a carta for emitida ou renovada.

Exames médicos

3 — Grupo 1 — os candidatos são sujeitos a exame médico efectuado por médico no exercício da sua profissão.

4 — Grupo 2 — os candidatos são sujeitos a um exame médico especial antes da emissão da licença de aprendizagem e, subsequentemente, os condutores são sujeitos a exames periódicos prescritos para a revalidação das categorias e subcategorias averbadas na carta de condução, ambos efectuados pela autoridade de saúde da área da residência constante do bilhete de identidade do examinando.

Visão

6 — Todo o candidato à obtenção da carta de condução é sujeito a exame médico de forma a assegurar que tem uma acuidade visual compatível com a condução dos veículos a motor. Se houver alguma razão para duvidar que tem uma visão adequada, o candidato é examinado por uma autoridade médica especializada. Esse exame incide, nomeadamente, sobre a acuidade visual, o campo visual, a visão crepuscular e as doenças oftalmológicas progressivas.

Para efeitos do disposto no presente anexo, as lentes intra-oculares não são de considerar como lentes correctoras.

Grupo 1

6.1 — Todos os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução devem ter uma acuidade visual, binocular, com correcção óptica se for caso disso, utilizando os dois olhos em conjunto, de pelo menos 0,5. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada se, quando do exame médico, se verificar que o campo visual é inferior a 120° no plano horizontal, salvo caso

excepcional devidamente justificado por um parecer médico favorável e teste prático positivo, ou que o interessado sofre de outra afecção da vista de molde a pôr em causa a segurança da sua condução. Se for detectada ou declarada uma doença oftalmológica progressiva, a carta de condução poderá ser emitida ou renovada sob reserva de um exame periódico efectuado por uma autoridade médica especializada.

6.2 — Todos os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução que tenham uma perda funcional total da visão de um olho ou que utilizem apenas um olho, por exemplo, no caso de diplopia, devem ter uma acuidade visual de pelo menos 0,6, com correcção óptica se for caso disso. A autoridade médica especializada deverá certificar que essa condição de visão monocular existe já há tempo suficiente para que o interessado se tenha a ela adaptado e que o campo de visão desse olho é normal.

Grupo 2

6.3 — Todos os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução devem ter uma acuidade visual em ambos os olhos, com correcção óptica, se for caso disso, de pelo menos 0,8 para o melhor olho e pelo menos 0,5 para o pior. Se os valores 0,8 e 0,5 forem alcançados por meio de correcção óptica, é necessário que a acuidade não corrigida de cada um dos dois olhos atinja 0,05 ou que a correcção da acuidade mínima (0,8 e 0,5) seja obtida com o auxílio de lentes cuja potência não pode exceder mais ou menos quatro dioptrias ou com o auxílio de lentes de contacto (visão não corrigida=0,05). A correcção deve ser bem tolerada. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada se o candidato ou o condutor não tiver um campo visual binocular normal ou se sofrer de diplopia.

Audição

7 — A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor do grupo 2 sob reserva do parecer das autoridades médicas especializadas; aquando do exame médico, atender-se-á, nomeadamente, às possibilidades de compensação.

Aparelho de locomoção

8 — A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de lesões e ou deformidades do sistema de locomoção que tornem perigosa a condução de um veículo a motor.

Grupo 1

8.1 — Obtido parecer de uma autoridade médica especializada, pode ser emitida uma carta de condução com restrições, se for caso disso, a qualquer candidato ou condutor portador de incapacidade física. Esse parecer deve basear-se numa avaliação médica especializada da lesão e ou deformidade do sistema de locomoção em causa e, se for necessário, num teste prático; deve ser completado com a indicação do tipo de adaptação que o veículo deve sofrer, bem como com a menção da necessidade ou não do uso de um aparelho ortopédico, na medida em que a prova de controlo das aptidões e dos comportamentos demonstrar que, com esses dispositivos, a condução não é perigosa.

8.2 — A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato que sofra de uma lesão evolutiva, sob reserva de que seja submetido a controlos médicos especializados periódicos com vista a verificar que o interessado continua a ser capaz de conduzir o seu veículo com toda a segurança. Pode ser emitida ou renovada uma carta de condução sem controlo médico regular desde que a lesão se tenha estabilizado.

Grupo 2

8.3 — A autoridade médica especializada terá em devida conta os riscos ou perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

Doenças cardiovasculares

9 — Constituem um perigo para a segurança rodoviária as doenças cardiovasculares que possam tornar qualquer candidato ou condutor à emissão ou renovação de uma carta de condução vulnerável a uma falha súbita do seu sistema cardiovascular de natureza a provocar uma alteração súbita das funções cerebrais.

Grupo 1

9.1 — A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato que sofra de problemas graves do ritmo cardíaco.

9.2 — A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor portador de um estimulador cardíaco, sob reserva de um parecer médico abalizado e de um controlo médico regular.

9.3 — A emissão ou renovação de uma carta de condução a qualquer candidato ou condutor que sofra de anomalias da tensão arterial será apreciada em função dos outros dados do exame, das eventuais complicações associadas e do perigo que podem constituir para a segurança da circulação.

9.4 — De modo geral, a carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de angina de peito que se manifeste em repouso ou na emoção. A emissão ou renovação de uma carta de condução a qualquer candidato ou condutor que tenha sofrido enfarte do miocárdio está subordinada a um parecer médico abalizado e, se necessário, a um controlo médico regular.

Grupo 2

9.5 — A autoridade médica especializada terá em devida conta os riscos ou perigos adicionais ligados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

Diabetes mellitus

10 — A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de diabetes *mellitus*, sob reserva de um parecer médico abalizado e de um controlo médico regular adequado a cada caso.

Grupo 2

10.1 — A carta de condução não deve ser emitida nem renovada a qualquer candidato ou condutor deste

grupo que sofra de diabetes *mellitus* que exija tratamento com insulina, excepto em casos muito excepcionais devidamente justificados por um parecer médico abalizado e sob reserva de um controlo médico regular.

Doenças neurológicas

11 — A carta de condução não deve ser emitida nem renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de uma doença neurológica grave, excepto se o pedido for apoiado por um parecer médico abalizado. Para esse efeito, os problemas neurológicos devidos a doenças, a operações do sistema nervoso central ou periférico, exteriorizados por sinais motores sensitivos, sensoriais ou tróficos que perturbem o equilíbrio e a coordenação, serão considerados em função das possibilidades funcionais e da sua evolução. Nestes casos, a emissão ou renovação da carta de condução poderá ser subordinada a exames periódicos em caso de risco de agravamento.

12 — As crises de epilepsia e as demais perturbações violentas do estado de consciência constituem um perigo grave para a segurança rodoviária se se manifestarem aquando da condução de um veículo a motor.

Grupo 1

12.1 — A carta de condução pode ser emitida ou renovada sob reserva de um exame efectuado por uma autoridade médica especializada e um controlo médico especializado regular. A autoridade julgará da situação da epilepsia ou de outras perturbações da consciência, da sua forma e sua evolução clínica (não ter havido crises desde há dois anos, por exemplo), do tratamento seguido e dos resultados terapêuticos.

Grupo 2

12.2 — A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que apresente ou possa apresentar crises de epilepsia ou outras perturbações violentas do estado de consciência.

Perturbações mentais

Grupo 1

13 — A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor:

Que sofra de problemas mentais graves congénitos ou adquiridos por doenças, traumatismos ou intervenções neurocirúrgicas;

Que sofram de atrasos mentais graves;

Que sofram de perturbações de comportamento graves da senescência ou de perturbações graves da capacidade cognitiva, de comportamento e de adaptação ligados à personalidade, excepto se o pedido for apoiado por um parecer médico abalizado e sob reserva, se for caso disso, de um controlo médico especializado regular.

Grupo 2

13.1 — A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos ou perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

Álcool

14 — O consumo de álcool constitui um perigo importante para a segurança rodoviária. Tendo em conta a gravidade do problema, impõe-se uma grande vigilância no plano médico.

Grupo 1

14.1 — A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor em estado de dependência em relação ao álcool ou que não possa dissociar a condução do consumo de álcool.

A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que tenha permanecido em estado de dependência em relação ao álcool no termo de um período comprovado de abstinência e sob reserva de um parecer médico abalizado e de um controlo médico regular.

Grupo 2

14.2 — A autoridade médica competente terá em devida conta os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

Drogas e medicamentos

15 — Abuso — a carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor dependente de substâncias de acção psicotrópica ou que, embora não seja dependente, tenha por hábito consumi-las em excesso, seja qual for a categoria da habilitação pretendida.

Consumo regular**Grupo 1**

15.1 — A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que consuma regularmente substâncias psicotrópicas, seja sob que forma for, susceptíveis de comprometer a sua aptidão de conduzir sem perigo, se a quantidade absorvida for tal que exerça uma influência nefasta sobre a condução. O mesmo se passa em relação a qualquer outro medicamento ou associação de medicamentos que exerçam uma influência sobre a aptidão para a condução.

Grupo 2

15.2 — A autoridade médica competente terá em devida conta os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

Insuficiências renais**Grupo 1**

16 — A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de insuficiências renais graves, sob reserva de um parecer médico abalizado e sob condição de o interessado ser submetido a controlos médicos periódicos.

Grupo 2

16.1 — A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de insuficiências renais graves irreversíveis.

Disposições diversas**Grupo 1**

17 — A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que tenha sofrido um transplante de órgãos ou um implante artificial com incidência sobre a aptidão à condução, sob reserva de um parecer médico abalizado e, se for caso disso, de um controlo médico regular.

Grupo 2

17.1 — A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos e perigos adicionais ligados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

18 — Regra geral, a carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de uma doença não mencionada nos números precedentes susceptível de constituir ou provocar uma incapacidade funcional de natureza a comprometer a segurança rodoviária quando da condução de um veículo a motor, excepto se o pedido for apoiado por um parecer médico abalizado e sob eventual reserva de um controlo médico regular.

Decreto-Lei n.º 46/2005**de 23 de Fevereiro**

O presente diploma visa transpor para o direito interno as Directivas n.ºs 2002/85/CE e 2004/11/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro e de 11 de Fevereiro, respectivamente, aprovando o Regulamento dos Dispositivos de Limitação de Velocidade de Determinadas Categorias de Veículos Automóveis.

As referidas directivas alteram as Directivas n.ºs 92/24/CEE, do Conselho, de 31 de Março, relativa aos dispositivos de limitação da velocidade de determinadas categorias de veículos a motor, e 92/6/CEE, do Conselho, de 10 de Fevereiro, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade.

Uma vez que o âmbito de aplicação das referidas directivas foi alargado de modo a abranger veículos mais leves das categorias M₂, M₃ com um peso máximo superior a 5 t mas inferior ou igual a 10 t e N₂, torna-se necessário alterar em conformidade o actual regime jurídico aplicável a estas matérias.

A utilização de dispositivos de limitação de velocidade para as diferentes categorias de veículos produziu efeitos positivos ao nível da segurança rodoviária e na redução da gravidade dos ferimentos em caso de acidente, tendo também contribuído para a protecção do ambiente, designadamente ao nível da redução da poluição atmosférica e do consumo de combustível.

Pelo presente diploma pretende-se, também, proceder à regulamentação do n.º 3 do artigo 114.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265-A/2001,

de 28 de Setembro, com a última redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma transpõe para a ordem jurídica interna as Directivas n.ºs 2002/85/CE e 2004/11/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro e de 11 de Fevereiro, respectivamente, aprovando o Regulamento dos Dispositivos de Limitação de Velocidade de Determinadas Categorias de Veículos Automóveis, cujo texto se publica em anexo ao presente diploma e dele faz parte integrante.

2 — Os anexos ao Regulamento aprovado nos termos do número anterior fazem dele parte integrante.

Artigo 2.º

Cumprimento dos requisitos

1 — Se os veículos, dispositivos de limitação da velocidade ou sistemas a bordo de limitação de velocidade cumprirem o disposto nos capítulos I e II do Regulamento aprovado pelo presente diploma, não pode ser:

- a) Recusada a homologação CE ou a homologação de âmbito nacional de um modelo de veículo, de um tipo de dispositivo de limitação da velocidade ou de um sistema a bordo de limitação de velocidade;
- b) Proibida a matrícula, venda ou entrada em circulação de veículos ou a venda ou entrada em serviço de dispositivos de limitação da velocidade ou de sistemas a bordo de limitação de velocidade.

2 — A partir de 1 de Janeiro de 2005 deve ser proibida a venda, a matrícula ou a entrada em circulação/serviço de veículos, dispositivos de limitação da velocidade ou sistemas a bordo de limitação de velocidade que não cumpram o disposto nos capítulos I e II do Regulamento aprovado pelo presente diploma.

Artigo 3.º

Produção de efeitos

1 — No que se refere à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade e relativamente aos veículos automóveis da categoria M₃ com um peso máximo superior a 10 t e aos veículos automóveis da categoria N₃, os artigos 16.º e 17.º do Regulamento aprovado pelo presente diploma são aplicáveis:

- a) Aos veículos matriculados a partir de 1 de Janeiro de 1994 desde 1 de Janeiro de 1994;
- b) Aos veículos matriculados entre 1 de Janeiro de 1988 e 1 de Janeiro de 1994:
 - i) Desde 1 de Janeiro de 1995 se se tratar de veículos que efectuem transportes tanto nacionais como internacionais;
 - ii) Desde 1 de Janeiro de 1996 se se tratar de veículos afectos exclusivamente a transportes nacionais.

2 — Relativamente aos veículos automóveis da categoria M₂, aos veículos da categoria M₃ com um peso máximo superior a 5 t mas inferior ou igual a 10 t e aos veículos da categoria N₂, os artigos 16.º e 17.º do presente diploma são aplicáveis:

- a) Aos veículos matriculados a partir de 1 de Janeiro de 2005;
- b) Aos veículos conformes com os valores limite indicados no Regulamento Respeitante ao Nível das Emissões Poluentes Provenientes dos Motores Alimentados a Diesel, Gás Natural Comprimido ou Gás de Petróleo Liquefeito, Utilizados em Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 13/2002, de 26 de Janeiro, matriculados entre 1 de Outubro de 2001 e 1 de Janeiro de 2005:
 - i) A partir de 1 de Janeiro de 2006 se se tratar de veículos que efectuem transportes tanto nacionais como internacionais;
 - ii) A partir de 1 de Janeiro de 2007 se se tratar de veículos afectos exclusivamente a transportes nacionais.

3 — Até 1 de Janeiro de 2008 a Direcção-Geral de Viação isenta da aplicação dos artigos 16.º e 17.º do presente diploma os veículos da categoria M₂ e da categoria N₂ com um peso máximo superior a 3,5 t mas inferior ou igual a 7,5 t com matrícula nacional e que não circulem no território de outro Estado membro.

4 — Os dispositivos de limitação de velocidade a que se referem os artigos referidos no número anterior devem satisfazer os requisitos técnicos estabelecidos nos capítulos I e II do presente diploma.

5 — Todos os veículos abrangidos pelo disposto no capítulo III matriculados antes de 1 de Janeiro de 2005 podem continuar equipados com dispositivos de limitação de velocidade que satisfaçam os requisitos técnicos fixados pelas autoridades nacionais competentes.

Artigo 4.º

Norma revogatória

É revogado o anexo I da Portaria n.º 517-A/96, de 27 de Setembro, com a redacção que lhe foi dada pela Portaria n.º 1080/97, de 29 de Outubro, no que se refere aos dispositivos de limitação de velocidade, bem como o Decreto-Lei n.º 281/94, de 11 de Novembro, e o Decreto Regulamentar n.º 7/98, de 6 de Maio, no que se referem igualmente a dispositivos limitadores de velocidade.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Dezembro de 2004. — *Pedro Miguel de Santana Lopes* — *Álvaro Roque de Pinho Bissaya Barreto* — *António José de Castro Bagão Félix* — *António Victor Martins Monteiro* — *Daniel Viegas Sanches* — *José Pedro Aguiar Branco* — *António Luís Guerra Nunes Mexia* — *Luís José de Mello e Castro Guedes*.

Promulgado em 20 de Janeiro de 2005.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 2 de Fevereiro de 2005.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Miguel de Santana Lopes*.

ANEXO

REGULAMENTO DOS DISPOSITIVOS DE LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE DE DETERMINADAS CATEGORIAS DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS.

CAPÍTULO I

Disposições administrativas para a homologação CE

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O objectivo do presente Regulamento consiste em limitar a um valor especificado a velocidade máxima em estrada de veículos pesados de mercadorias das categorias N₂ e N₃ e de veículos de transporte de passageiros das categorias M₂ e M₃.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente Regulamento aplica-se a qualquer veículo automóvel das categorias M₂, M₃, N₂ ou N₃, em conformidade com as definições contidas no anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 72-B/2003, de 14 de Abril.

2 — O presente Regulamento aplica-se:

- a) Aos dispositivos de limitação da velocidade dos veículos automóveis submetidos a homologação CE como unidades técnicas autónomas;
- b) À instalação nos veículos automóveis descritos no número anterior desses dispositivos homologados ou de sistemas semelhantes de limitação da velocidade que cumpram os requisitos dos anexos do presente diploma.

3 — Os veículos automóveis cuja velocidade máxima de projecto seja inferior à velocidade prescrita no capítulo III do presente Regulamento, relativo à instalação e utilização na Comunidade de dispositivos de limitação da velocidade para certas categorias de automóveis, não precisam de ser equipados com dispositivos ou sistemas de limitação da velocidade.

4 — Este objectivo é conseguido através de um dispositivo de limitação da velocidade ou de um sistema a bordo de limitação de velocidade cuja função principal consiste em controlar a alimentação de combustível ao motor.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, entende-se por:

- a) «Veículo» qualquer veículo automóvel das categorias M₂, M₃, N₂ ou N₃, em conformidade com as definições contidas no anexo II do Regulamento referido no n.º 1 do artigo anterior, destinado a transitar na estrada, com, pelo menos, quatro rodas e uma velocidade máxima de projecto superior a 25 km/h;

- b) «Velocidade limite (V)» a velocidade máxima do veículo tal que a respectiva concepção ou equipamento não permite uma resposta após uma acção positiva sobre o comando do acelerador;
- c) «Velocidade estabelecida (Vset)» a velocidade média pretendida do veículo ao operar numa condição estabilizada;
- d) «Velocidade estabilizada (Vstab)» a velocidade do veículo ao operar nas condições especificadas no n.º 1.1.4.2.3 do anexo VI do presente Regulamento;
- e) «Dispositivo de limitação de velocidade» um dispositivo cuja função primária consiste em controlar a alimentação de combustível ao motor de modo a limitar a velocidade do veículo ao valor especificado;
- f) «Massa sem carga» a massa do veículo em ordem de marcha, incluindo o líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas e roda de reserva a bordo, quando aplicável;
- g) «Modelo de veículo» os veículos que não apresentam entre si diferenças essenciais em relação aos seguintes pontos:

- i) Marca e tipo do sistema ou do dispositivo de limitação de velocidade, se existir;
- ii) Gama de velocidades em que o limite pode ser estabelecido dentro da gama estabelecida para o veículo ensaiado;
- iii) Razão potência máxima do motor/massa sem carga inferior ou igual à do veículo ensaiado;
- iv) Maior relação entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo, na relação mais alta da caixa de velocidades inferior à do veículo ensaiado;

- h) «Tipo de dispositivo de limitação de velocidade» os dispositivos de limitação de velocidade que não apresentam entre si diferenças essenciais em relação a características tais como:

- i) Marca e tipo do dispositivo;
- ii) Gama de valores de velocidade dentro da qual o dispositivo de limitação de velocidade pode ser regulado;
- iii) Método utilizado para controlar a alimentação de combustível do motor;

- i) «Categorias M₂, M₃, N₂ e N₃» entendem-se as definidas no anexo II do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, com a última redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 72-B/2003, de 14 de Abril.

SECÇÃO II

Da homologação

Artigo 4.º

Pedido de homologação CE do veículo

1 — O pedido de homologação CE de um modelo de veículo, no que diz respeito à limitação de velocidade, deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo seu mandatário.

2 — O pedido referido no número anterior deve ser acompanhado pelos documentos a seguir mencionados em triplicado:

- a) Uma descrição pormenorizada do modelo de veículo e das partes do veículo relacionadas com a limitação de velocidade, incluindo os pormenores e os documentos referidos no anexo I do presente Regulamento;
- b) Um veículo representativo do modelo a homologar deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela condução dos ensaios de homologação CE;
- c) Um veículo que não inclua todos os componentes inerentes ao modelo pode ser aceite para os ensaios desde que o requerente possa demonstrar à autoridade competente que a ausência dos componentes omitidos não tem efeitos sobre os resultados das verificações, no que diz respeito aos requisitos constantes do presente Regulamento.

3 — A Direcção-Geral de Viação deve verificar a existência de disposições satisfatórias para assegurar verificações efectivas sobre a conformidade de produção antes da concessão da homologação CE.

Artigo 5.º

Homologação CE

1 — No caso de o veículo apresentado a homologação, nos termos do presente Regulamento, satisfazer os requisitos constantes dos artigos 8.º e 9.º, a homologação CE desse modelo de veículo deve ser concedida.

2 — A notificação da homologação CE ou da extensão ou recusa da homologação CE de um modelo de veículo nos termos do disposto no presente Regulamento deve ser enviada aos Estados membros através da ficha cujo modelo consta do anexo II.

3 — Deve ser atribuído um número de homologação a cada modelo homologado, não podendo a Direcção-Geral de Viação atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.

SECÇÃO III

Pedido de homologação CE como unidade técnica de um dispositivo de limitação de velocidade e homologação CE

Artigo 6.º

Pedido de homologação CE como unidade técnica de um dispositivo de limitação de velocidade

1 — O pedido de homologação CE de um dispositivo de limitação de velocidade como unidade técnica deve ser apresentado pelo fabricante do dispositivo ou pelo seu mandatário.

2 — O pedido relativo a cada tipo de dispositivo de limitação de velocidade deve ser acompanhado de:

- a) Documentação em triplicado com uma descrição das características técnicas do dispositivo e do método da sua instalação em um ou mais tipos de veículo no qual o dispositivo está destinado a ser instalado;
- b) Cinco amostras do tipo do dispositivo, devendo as amostras ser marcadas clara e indelevelmente com a firma ou marca do requerente e a designação do tipo;

- c) Um veículo ou um motor, no caso de ensaio em banco, equipado com o dispositivo de limitação de velocidade a ser homologado, escolhido pelo requerente de acordo com o serviço técnico responsável pela condução dos ensaios de homologação.

3 — A Direcção-Geral de Viação deve verificar a existência de disposições satisfatórias para assegurar o controlo efectivo da conformidade da produção do dispositivo de limitação de velocidade antes da concessão da homologação CE.

Artigo 7.º

Homologação CE

1 — No caso de o dispositivo de limitação de velocidade apresentado a homologação nos termos do disposto no presente Regulamento satisfazer os requisitos constantes dos artigos 7.º e 8.º, a homologação CE desse tipo de dispositivo deve ser concedida.

2 — Deve ser atribuído um número de homologação CE a cada tipo de dispositivo de limitação de velocidade homologado, indicando os seus primeiros dois algarismos a série das alterações que inclui as alterações técnicas principais mais recentes introduzidas no presente Regulamento na altura da emissão da homologação CE, não podendo a Direcção-Geral de Viação atribuir o mesmo número a outro tipo de dispositivo de limitação de velocidade.

3 — A notificação da homologação CE ou da extensão ou recusa da homologação de um tipo de dispositivo de limitação de velocidade, nos termos do disposto no presente Regulamento, deve ser enviada aos Estados membros através da ficha cujo modelo consta do anexo IV.

4 — A cada dispositivo de limitação de velocidade conforme com um tipo de dispositivo homologado ao abrigo do disposto no presente Regulamento deve ser afixada, de modo conspícuo e num lugar facilmente acessível especificado na ficha de homologação, uma marca comunitária de homologação consistindo em:

- a) Um rectângulo contendo no seu interior a letra «e» seguida pelo número ou grupo de letras distintivo do país que concedeu a homologação CE;
- b) O número de homologação CE, indicado na ficha de homologação CE, conforme com o anexo IV, próximo do rectângulo da marca de homologação CE.

5 — A marca de homologação CE deve ser claramente legível e indelével.

6 — No anexo V do presente Regulamento é apresentado um exemplo de disposição da marca de homologação CE.

SECÇÃO IV

Requisitos e ensaio

Artigo 8.º

Requisitos gerais

1 — O dispositivo de limitação de velocidade deve, em utilização normal e apesar das vibrações às quais possa estar sujeito, satisfazer as disposições constantes do presente Regulamento.

2 — O dispositivo deve ser concebido, construído e montado de modo a satisfazer, em utilização normal e com ele equipado, as disposições do presente Regulamento.

3 — O dispositivo de limitação de velocidade do veículo deve ser concebido, construído e montado de modo a resistir à corrosão e aos fenómenos de envelhecimento aos quais possa estar exposto e às tentativas de modificação da regulação.

4 — O limiar de limitação não deve ser susceptível, em caso algum, de ser aumentado ou removido temporariamente ou permanentemente nos veículos em utilização, devendo a inviolabilidade ser demonstrada ao serviço técnico com documentação que analise o modo de falha no qual o sistema será globalmente examinado.

5 — A análise deve mostrar, tendo em conta os diferentes estados tomados pelo sistema, as consequências de uma modificação dos estados de entrada ou de saída sobre o funcionamento, as possibilidades de obter essas modificações por falhas ou modificações ilícitas e a possibilidade da sua ocorrência, devendo o nível de análise ser sempre o correspondente à primeira falha.

6 — A função e limitação de velocidade, o dispositivo de limitação de velocidade e as conexões necessárias para a sua operação, excepto as essenciais para o funcionamento do veículo, devem poder ser protegidos de ajustamentos não autorizados ou da interrupção de abastecimento de energia pela utilização de dispositivos de selagem e ou da necessidade de utilizar ferramentas especiais.

7 — A função de limitação de velocidade e o dispositivo de limitação de velocidade não devem actuar o sistema de travagem de serviço do veículo, podendo ser incorporado um travão permanente, nomeadamente um retardador, apenas se operar após a função de limitação de velocidade ou o dispositivo de limitação de velocidade ter restringido a alimentação de combustível para a posição correspondente ao débito de combustível mínimo.

8 — A função de limitação de velocidade ou o dispositivo de limitação de velocidade não deve afectar a velocidade do veículo na estrada se for aplicada uma acção positiva sobre o acelerador quando o veículo estiver a rodar à sua velocidade estabelecida.

9 — A função de limitação de velocidade ou o dispositivo de limitação de velocidade pode permitir o comando normal pelo acelerador para fins de mudança de relação da caixa de velocidades.

10 — Nenhuma avaria ou modificação ilícita deve resultar num aumento da potência do motor acima da exigida pela posição do acelerador do condutor.

11 — A função de limitação de velocidade deve ser obtida independentemente do comando do acelerador utilizado se existir mais de um desses comandos que possa ser alcançado a partir da posição sentada do condutor.

12 — A função de limitação de velocidade ou o dispositivo de limitação de velocidade deve operar satisfatoriamente no seu ambiente electromagnético sem perturbações electromagnéticas inaceitáveis para com qualquer peça nesse ambiente.

13 — Todos os componentes necessários para a operação completa da limitação de velocidade ou do dispositivo de limitação de velocidade devem ser alimentados em energia sempre que o veículo estiver a rodar.

Artigo 9.º

Requisitos especiais

1 — Para as diferentes categorias de veículos automóveis, a velocidade limite (V) deve ser ajustada em conformidade com o disposto no capítulo III do presente Regulamento.

2 — A limitação de velocidade referida no número anterior pode ser conseguida quer através da instalação nos veículos automóveis de dispositivos de limitação de velocidade homologados quer através de sistemas semelhantes a bordo dos veículos satisfazendo a mesma função de limitação de velocidade.

3 — A velocidade estabelecida deve ser indicada numa placa numa posição conspícua no habitáculo do condutor de cada veículo.

Artigo 10.º

Ensaio

1 — Os ensaios de limitação de velocidade a que o veículo ou o dispositivo de limitação de velocidade apresentado a homologação é submetido, bem como os comportamentos funcionais requeridos, estão descritos no anexo VI do presente Regulamento, que dele faz parte integrante.

2 — A pedido do fabricante e com o acordo da Direcção-Geral de Viação, os veículos cuja velocidade máxima calculada não limitada não exceda a velocidade definida para esses veículos podem ser objecto de isenção dos ensaios referidos no anexo VI desde que sejam satisfeitos os requisitos constantes do presente Regulamento.

SECÇÃO V

Da alteração da homologação

Artigo 11.º

Modificação do modelo de veículo ou do tipo do dispositivo de limitação de velocidade e extensão da homologação CE

1 — Qualquer modificação do modelo de veículo ou do tipo do dispositivo de limitação de velocidade deve ser notificada à Direcção-Geral de Viação, que pode:

- Considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de ter um efeito adverso apreciável e que, em qualquer caso, o veículo ou o dispositivo de limitação de velocidade satisfaz ainda os requisitos;
- Exigir um novo relatório de ensaio do serviço técnico responsável pela condução dos ensaios.

2 — A confirmação ou a recusa da homologação CE, especificando a modificação, deve ser comunicada aos Estados membros pelo processo especificado nos n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º do presente Regulamento.

3 — A Direcção-Geral de Viação, ao emitir uma extensão de homologação CE, deve atribuir um número de série a cada ficha de comunicação estabelecida para tal extensão.

SECÇÃO VI

Conformidade da produção

Artigo 12.º

Conformidade da produção

1 — Os veículos ou os dispositivos de limitação de velocidade homologados ao abrigo do presente Regulamento devem ser fabricados em conformidade com o modelo ou o tipo homologado, satisfazendo os requisitos estabelecidos nos artigos 8.º e 9.º supra.

2 — Para verificar se os requisitos referidos no número anterior são satisfeitos, devem ser realizadas verificações adequadas da produção.

3 — O portador da homologação CE deve, em especial:

- a) Assegurar a existência de procedimentos relativos ao controlo efectivo da manutenção disponíveis durante um período a determinar de acordo com a Direcção-Geral de Viação;
- b) Analisar os resultados de cada tipo de ensaio, para verificar e assegurar a consistência das características do veículo ou do dispositivo de limitação de velocidade, tomando em consideração variações admissíveis na produção industrial;
- c) Assegurar que, para cada modelo de veículo ou tipo de dispositivo de limitação de velocidade, são efectuadas verificações e ensaios em número suficiente, de qualidade do veículo ou do dispositivo de limitação de velocidade;
- d) Ter acesso ao equipamento de ensaio necessário para verificar a conformidade de cada modelo ou tipo homologado;
- e) Assegurar que os dados dos ensaios sejam registados e que os documentos anexados de acordo com os procedimentos aprovados pela Direcção-Geral de Viação;
- f) Assegurar que qualquer conjunto de amostras ou peças de ensaio que evidenciem não conformidade no tipo de ensaio em questão dê origem a uma nova recolha de amostras e a novos ensaios, devendo ser dados todos os passos necessários para restabelecer a conformidade da produção correspondente.

4 — A autoridade competente que tiver concedido a homologação CE pode verificar, em qualquer ocasião, os métodos de controlo da conformidade aplicados em cada unidade de produção.

5 — Durante cada inspecção, os registos dos ensaios e da produção devem ser apresentados ao inspector.

6 — O inspector pode seleccionar aleatoriamente amostras a ser ensaiadas no laboratório do fabricante, podendo o número mínimo de amostras ser determinado de acordo com os resultados das próprias verificações do fabricante.

7 — No caso de o nível da qualidade não parecer satisfatório ou se parecer ser necessário verificar a validade dos ensaios efectuados em aplicação do disposto no número anterior, o inspector deve seleccionar amostras a ser enviadas ao serviço técnico que conduziu os ensaios de homologação CE.

8 — A Direcção-Geral de Viação pode efectuar qualquer ensaio prescrito no presente Regulamento.

9 — A frequência normal das inspecções autorizadas pela Direcção-Geral de Viação é uma de dois em dois anos.

10 — No caso de se obterem resultados não satisfatórios durante uma dessas inspecções, a Direcção-Geral de Viação deve assegurar que sejam dados todos os passos necessários no sentido de restabelecer a conformidade da produção tão rapidamente quanto possível.

Artigo 13.º

Penalidades por não conformidade da produção

1 — Considera-se existir não conformidade da produção se os requisitos estabelecidos nos artigos 8.º e 9.º não forem satisfeitos.

2 — Caso se verifique o disposto no número anterior, a homologação CE concedida a um modelo de veículo

ou a um tipo de dispositivo de limitação de velocidade nos termos do disposto no presente Regulamento pode ser retirada.

3 — No caso de a Direcção-Geral de Viação retirar uma homologação CE que tiver sido concedida anteriormente, deve notificar esse facto imediatamente aos outros Estados membros.

4 — A notificação a que se refere o número anterior é efectuada através de uma cópia da ficha de homologação CE, de acordo com o modelo que consta dos anexos II ou IV do presente Regulamento.

CAPÍTULO II

Ensaio e comportamentos funcionais

Artigo 14.º

Ensaio dos dispositivos de limitação da velocidade

Os ensaios dos dispositivos de limitação da velocidade constam do n.º 1 do anexo VI do presente Regulamento, que dele faz parte integrante.

Artigo 15.º

Ensaio de resistência

O ensaio de resistência consta do n.º 2 do anexo VI do presente Regulamento, que dele faz parte integrante.

CAPÍTULO III

Disposições relativas à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor.

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 16.º

Veículos das categorias M₂ e M₃

1 — A Direcção-Geral de Viação deve tomar as medidas necessárias para assegurar que os veículos automóveis das categorias M₂ e M₃ referidos no artigo anterior só circulem na via pública se estiverem equipados com um dispositivo de limitação de velocidade regulado de modo que a sua velocidade não possa exceder 100 km/h.

2 — Os veículos da categoria M₃ com um peso máximo superior a 10 t matriculados antes de 1 de Janeiro de 2005 podem continuar a estar equipados com dispositivos em que a velocidade máxima esteja regulada em 100 km/h.

Artigo 17.º

Veículos das categorias N₂ e N₃

1 — A Direcção-Geral de Viação deve tomar as medidas necessárias para assegurar que os veículos automóveis das categorias N₂ e N₃ só circulem na via pública se estiverem equipados com um dispositivo de limitação de velocidade regulado de modo que a sua velocidade não possa exceder 90 km/h.

2 — A Direcção-Geral de Viação deve exigir que os dispositivos de limitação de velocidade dos veículos matriculados em território nacional e que transportem exclusivamente mercadorias perigosas sejam regulados de modo que a sua velocidade máxima seja inferior a 90 km/h.

Artigo 18.º

Dispensa da instalação de dispositivos limitadores de velocidade

Estão dispensados da instalação de dispositivos limitadores de velocidade:

- a) Os veículos a motor das Forças Armadas, da protecção civil, dos serviços de bombeiros e das forças responsáveis pela manutenção da ordem pública;
- b) Os veículos a motor que, por construção, não possam ultrapassar as velocidades previstas nos artigos 16.º e 17.º supra;
- c) Os veículos a motor utilizados para ensaios científicos em estrada;
- d) Os veículos a motor unicamente utilizados para serviços públicos em áreas urbanas.

SECÇÃO II

Marca de homologação CE e instalação de dispositivos de limitação de velocidade

Artigo 19.º

Marca de homologação CE

Todos os limitadores de velocidade devem apresentar a marca de homologação conforme com o capítulo I do presente Regulamento, devendo essa marca ser claramente legível e indelével.

Artigo 20.º

Placa informativa

Os veículos equipados com dispositivos limitadores de velocidade devem possuir, em local visível, na cabina, uma placa informativa da instalação daquele dispositivo, de modelo a aprovar por despacho do director-geral de Viação.

Artigo 21.º

Instalação dos dispositivos limitadores de velocidade

1 — Os dispositivos limitadores de velocidade só podem ser instalados por entidades reconhecidas pelo Ministério das Actividades Económicas e do Trabalho, no âmbito do Sistema Português da Qualidade, ou por organismo congénere de outro Estado membro da União Europeia.

2 — Os requisitos a observar pelas entidades referidas no número anterior, para efeitos de reconhecimento, bem como a localização das selagens e a marca do instalador, são definidos por portaria do Ministro das Actividades Económicas e do Trabalho.

3 — Em relação aos limitadores de velocidade instalados antes de 18 de Novembro de 1994, deve ser apresentado um certificado de verificação emitido pela Direcção-Geral de Viação.

SECÇÃO III

Regime sancionatório

Artigo 22.º

Contra-ordenações

1 — As infracções ao disposto no presente Regulamento constituem contra-ordenações, sancionadas com as seguintes coimas:

- a) De € 50 a € 150:
 - i) A falta ou a ilegibilidade da marca de homologação do limitador de velocidade;

- ii) A colocação irregular da placa informativa da instalação do limitador de velocidade ou a sua falta;

- iii) A ausência da marca do instalador nas selagens do limitador de velocidade;

b) De € 150 a € 750:

- i) A utilização de limitador de velocidade avariado ou não conforme com o modelo aprovado;

- ii) A utilização de limitador de velocidade com marca de homologação não conforme com o modelo aprovado;

- iii) A utilização de limitador de velocidade não homologado;

c) De € 250 a € 1250:

- i) A viciação do funcionamento do limitador de velocidade;

- ii) A violação da selagem do limitador de velocidade;

- iii) A não instalação de limitador de velocidade, quando devida.

2 — A negligência é punível.

Artigo 23.º

Processo de contra-ordenação

Compete à Direcção-Geral de Viação a instrução dos processos por contra-ordenações e a aplicação das coimas.

Artigo 24.º

Destino do produto das coimas

À distribuição do produto das coimas é aplicado o disposto no Decreto-Lei n.º 369/99, de 18 de Setembro.

ANEXO I

[a que se refere a alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º]

FICHA DE INFORMAÇÕES N.º . . .

de acordo com o anexo I da Directiva n.º 70/156/CEE, do Conselho, relativa à homologação CE do modelo de automóvel no que diz respeito à limitação de velocidade ou à instalação de dispositivos de limitação de velocidade

(Directiva n.º 92/24/CEE)

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e devem incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente em formato A4 ou dobrados nesse formato. No caso de funções controladas por microprocessadores, fornecer as informações relevantes relacionadas com o desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (nome comercial do fabricante):

0.2. Modelo e designação comercial:

- 0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo (b) (**):
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo (c):
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.6. Localização e modo de fixação das placas e inscrições regulamentares:
- 0.6.1. No quadro:
- 0.6.2. Na carroçaria:
- 0.7. Em caso de componentes e unidades técnicas separadas, localização e modo de fixação da marca de homologação CE:
- 0.8. Endereço(s) da(s) fábrica(s) de montagem:
- 1. **CONSTITUIÇÃO GERAL DO VEÍCULO**
- 1.1. Fotografias e ou desenhos de um veículo representativo:
- 2. **DIMENSÕES E MASSAS (e) (em kg e mm) (ver desenho quando aplicável)**
- 2.6. Massa do veículo carroçado em ordem de marcha ou massa do quadro com cabina, se o fabricante não fornecer a carroçaria (com líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda de reserva e condutor) (o) (máximo e mínimo para cada versão):
- 2.8. Massa máxima em carga tecnicamente admissível, declarada pelo fabricante (máximo e mínimo para cada versão) (y):
- 3. **MOTOR (q)**
- 3.1. Fabricante:
- 3.1.1. Código do fabricante para o motor (conforme marcado no motor ou outro meio de identificação):
- 3.2. Motor de combustão interna:
- 3.2.1. Informação específica do motor:
- 3.2.1.1. Princípio de funcionamento: ignição comandada/ignição por compressão, quatro tempos/dois tempos (1)
- 3.2.1.3. Cilindrada(s): cm³
- 3.2.1.4. Taxa de compressão volumétrica:
- 3.2.1.8. Potência útil máxima (+): ... kW a ... min⁻¹
- 3.2.1.9. Velocidade máxima, permitida, do motor conforme prescrita pelo fabricante: min⁻¹
- 3.2.1.10. Binário útil máximo (+): ... Nm a ... min⁻¹
- 4. **TRANSMISSÃO (v)**
- 4.2. Tipo (mecânica, hidráulica, eléctrica, etc.):
- 4.5. Caixa de velocidades:
- 4.5.1. Tipo [manual/automática/TVC (*)⁽¹⁾]
- 4.6. Relações de transmissão:

| Velocidade utilizada | Relações de transmissão (relações entre as rotações do motor e as rotações do veio de saída da caixa de velocidades) | Relação(ões) no diferencial (relação entre as rotações do veio de saída da caixa de velocidades e as rotações das rodas movidas) |
|----------------------|--|--|
| Máximo para TVC | | |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| ... | | |
| Mínimo para TVC | | |
| Marcha-atrás | | |

- 4.7. Velocidade máxima do veículo e relação de transmissão na qual é atingida (em km/h) (w):
- 6. **SUSPENSÃO**
- 6.6. Pneus e rodas:
- 6.6.1. Combinação(ões) pneu/roda:

[Para os pneus, indicar a designação da dimensão, o índice mínimo de capacidade de carga e o símbolo da categoria de velocidade mínima; para as rodas, indicar a(s) dimensão(ões) da(s) jante(s) e a(s) concavidade(s)]

- 6.6.1.1. Eixo 1:
- 6.6.1.2. Eixo 2:
etc.
- 6.6.2. Limites superior e inferior dos raios de rolamento:
- 6.6.2.1. Eixo 1:
- 6.6.2.2. Eixo 2:
etc.
- 6.6.3. Pressão(ões) do(s) pneu(s) recomendado(s) pelo fabricante do veículo: kPa

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.
^(*) Transmissão de variação contínua.
^(**) As letras entre parêntesis e as notas de rodapé deste documento de informação correspondem às do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas. Os elementos sem interesse para o presente Regulamento são omitidos.

ANEXO II

(a que se referem o n.º 2 do artigo 5.º e o n.º 4 do artigo 13.º)

MODELO

[Formato máximo: A4 (210×297 mm)]

FICHA DE HOMOLOGAÇÃO CE

(Veículo)

Selo da
autoridade administrativa

Comunicação relativa à

- homologação CE ⁽¹⁾
 - extensão da homologação CE ⁽¹⁾
 - recusa da homologação CE ⁽¹⁾
- de um modelo de veículo tendo em conta a Directiva n.º 92/24/CEE relativa aos dispositivos de limitação de velocidade ou a sistemas semelhantes de limitação de velocidade a bordo de determinadas categorias de veículos automóveis.

Homologação CE n.º Extensão n.º

SECÇÃO I

- 0. Generalidades
- 0.1. Marca (nome comercial do fabricante):
- 0.2. Modelo e descrição comercial (mencionar as eventuais variantes):

- 0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo (b) (*):
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo (c)(*):
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.8. Endereço da(s) fábrica(s) de montagem:

SECÇÃO II

- 1. Informações adicionais eventuais
 - 1.1. Marca e tipo do(s) eventual(is) dispositivo(s) de limitação de velocidade homologado(s) CE; número(s) de homologação:
 - 1.2. Marca e tipo do sistema a bordo de limitação de velocidade:
 - 1.3. Velocidade ou gama de velocidades a que a limitação de velocidade pode ser estabelecida: km/h
 - 1.4. Razão potência máxima do motor/massa sem carga do modelo de veículo:
 - 1.5. Razão mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do modelo de veículo:
- 2. Departamento técnico responsável pela realização dos ensaios:
- 3. Data do relatório dos ensaios:
- 4. Número do relatório dos ensaios:
- 5. Fundamento(s) da extensão da homologação (quando aplicável):
- 6. Eventuais comentários:
- 7. Local:
- 8. Data:
- 9. Assinatura:
- 10. É anexada uma lista dos documentos que constituem o processo de homologação CE, arquivado na autoridade administrativa que a concedeu, e que pode ser obtida a pedido.

(¹) Riscar o que não interessa.

(*) As letras entre parêntesis e as notas de rodapé deste documento de informação correspondem às do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas. Os elementos sem interesse para o presente Regulamento são omitidos.

ANEXO III

(a que se refere o artigo 5.º)

FICHA DE INFORMAÇÃO N.º ... (a)(*)

de acordo com o anexo I da Directiva n.º 70/156/CEE, do Conselho, relativa à homologação CE como unidade técnica separada do dispositivo de limitação de velocidade de veículos automóveis

(Directiva n.º 92/24/CEE)

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e devem incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente em formato A4 ou dobrados nesse formato. No caso de funções controladas por microprocessadores, fornecer as informações relevantes relacionadas com o desempenho.

0. GENERALIDADES

- 0.1. Marca (nome comercial do fabricante):
- 0.2. Tipo e descrição comercial:

- 0.3. Meios de identificação do tipo, se marcados na unidade técnica:
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.7. Em caso de componentes e unidades técnicas separadas, localização e modo de fixação da marca de homologação CE:
- 12.8 Dispositivo de limitação de velocidade:
 - 12.8.1. Tipo do dispositivo de limitação de velocidade: mecânico/eléctrico/electrónico (¹)
 - 12.8.2. Medidas contra as tentativas de modificação da regulação do dispositivo de limitação de velocidade:
 - 12.8.3. Modelo de veículo ou tipo de motor em que o dispositivo foi ensaiado:
 - 12.8.4. Velocidade ou gama de velocidades à qual o dispositivo pode ser regulado dentro da gama estabelecida para o veículo em ensaio:
 - 12.8.5. Razão potência do motor/massa sem carga do veículo em ensaio:
 - 12.8.6. Razão mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do veículo em ensaio:
 - 12.8.7. Modelo(s) do(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
 - 12.8.8. Velocidade ou gama de velocidades à qual o dispositivo pode ser regulado dentro da gama estabelecida para o(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
 - 12.8.9. Razão potência do motor/massa sem carga do(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
 - 12.8.10. Razão mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
 - 12.8.11. Método utilizado para controlar a alimentação de combustível do motor:

(*) As letras entre parêntesis e as notas de rodapé deste documento de informação correspondem às do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas. Os elementos sem interesse para o presente Regulamento são omitidos.

(¹) Riscar o que não interessa.

ANEXO IV

(a que se referem o n.º 3 do artigo 7.º e o n.º 4 do artigo 13.º)

MODELO (a)(*)

[Formato máximo: A4 (210×297 mm)]

FICHA DE HOMOLOGAÇÃO CE

(unidade técnica separada)

Selo da
autoridade administrativa

Comunicação relativa à

- homologação CE (¹)
- extensão da homologação CE (¹)
- recusa da homologação CE (¹)

de um tipo de unidade técnica separada tendo em conta a Directiva n.º 92/24/CEE relativa ao dispositivo de limitação de velocidade ou a sistemas semelhantes de limi-

tação de velocidade a bordo de determinadas categorias de veículos automóveis.

Homologação CE n.º Extensão n.º

SECÇÃO I

- 0. Generalidades
- 0.1. Marca (nome comercial do fabricante):
- 0.2. Tipo e descrição comercial:
- 0.3. Meios de identificação do tipo, se marcados na unidade técnica separada (b)(*) :
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.7. Em caso de componentes e unidades técnicas separadas, localização e modo de fixação da marca de homologação CE:

SECÇÃO II

- 1. Informações adicionais eventuais
- 1.1. Dispositivo de limitação de velocidade: mecânico/eléctrico/electrónico ⁽¹⁾
- 1.2. Modelo(s) de veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
- 1.3. Velocidade ou gama de velocidades à qual o dispositivo pode ser regulado dentro da gama estabelecida para o(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
- 1.4. Razão potência do motor/massa sem carga do(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
- 1.5. Razão mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
- 1.6. Instruções para a instalação do dispositivo em cada tipo de veículo:
- 2. Departamento técnico responsável pela realização dos ensaios:
- 3. Data do relatório dos ensaios:
- 4. Número do relatório dos ensaios:
- 5. Fundamento(s) da extensão da homologação CE (quando aplicável):
- 6. Eventuais comentários:
- 7. Local:
- 8. Data:
- 9. Assinatura:
- 10. É anexada uma lista dos documentos que constituem o processo de homologação CE, arquivado na autoridade administrativa que a concedeu, e que pode ser obtida a pedido.

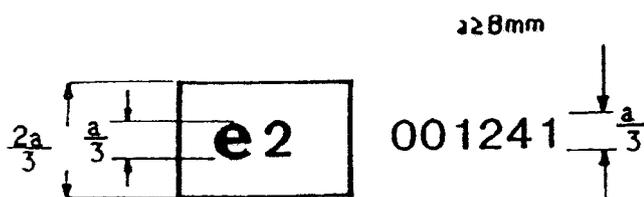
⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

^(*) As letras entre parêntesis e as notas de rodapé deste documento de informação correspondem às do anexo I do Regulamento da Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas. Os elementos sem interesse para o presente Regulamento são omitidos.

ANEXO V

(a que se refere o n.º 6 do artigo 7.º)

Exemplo de marca de homologação CE de uma unidade técnica



A marca de homologação CE de unidade técnica acima indicada, aposta num dispositivo de limitação da velocidade, indica que a unidade técnica em causa foi homologada em França (e2) ao abrigo do disposto na Directiva n.º 92/24/CEE, alterada pela Directiva n.º 2004/11/CE sob o número de homologação 001241. Os primeiros dois algarismos indicam que o dispositivo de limitação da velocidade foi homologado de acordo com a versão original da Directiva n.º 92/24/CEE.

ANEXO VI

(a que se referem os artigos 14.º e 15.º)

ENSAIOS E COMPORTAMENTOS FUNCIONAIS

1. ENSAIOS DOS DISPOSITIVOS DE LIMITAÇÃO DA VELOCIDADE

Os ensaios de homologação devem ser efectuados a pedido do requerente, de acordo com o disposto nos pontos 1.1, 1.2 ou 1.3, que a seguir se descrevem.

- 1.1. Medição na pista de ensaios
 - 1.1.1. Preparação do veículo
 - 1.1.1.1. Deve ser apresentado ao serviço técnico um veículo representativo do modelo do veículo a homologar ou um dispositivo representativo do tipo de dispositivo de limitação de velocidade, conforme adequado.
 - 1.1.1.2. As regulações do motor do veículo em ensaio especialmente a alimentação de combustível (carburador ou sistema de injeção) devem estar conformes às especificações do fabricante do veículo.
 - 1.1.1.3. Os pneus devem estar devidamente rodados e a pressão deve ser a especificada pelo fabricante do veículo.
 - 1.1.1.4. A massa do veículo deve ser a massa sem carga declarada pelo fabricante.
 - 1.1.2. Características da pista de ensaios
 - 1.1.2.1. A superfície de ensaio deve ser adequada à manutenção da velocidade estabilizada e deve ser isenta de porções irregulares. Os declives não devem exceder 2% e não devem variar mais de 1% excluindo efeitos de abaulamento.
 - 1.1.2.2. A superfície de ensaio deve estar isenta de poças de água, neve ou gelo.
 - 1.1.3. Condições atmosféricas ambientais
 - 1.1.3.1. A velocidade média do vento medida a uma altura de, pelo menos, 1 m acima do solo deve ser inferior a 6 m/s com rajadas não superiores a 10 m/s.
 - 1.1.4. Método do ensaio de aceleração
 - 1.1.4.1. Estando o veículo a rodar a uma velocidade 10 km/h inferior à velocidade estabelecida, deve ser acelerado, tanto quanto possível, empregando uma acção totalmente positiva sobre o comando do acelerador. Esta acção deve ser mantida, pelo menos, durante 30 s após a velocidade do veículo ter ficado estabilizada. A velocidade instantânea do veículo deve ser registada durante o ensaio para estabelecer a curva da velocidade em relação ao tempo e durante a entrada em serviço da função de limitação de velocidade ou do dispositivo de limitação de velocidade, con-

- forme adequado. A precisão da medição da velocidade deve ser de $\pm 1\%$. A medição dos tempos deve ser efectuada com uma precisão de 0,1 s.
- 1.1.4.2. Critérios de aceitação do ensaio de aceleração
O ensaio será satisfatório se forem satisfeitas as seguintes condições:
- 1.1.4.2.1. A velocidade estabilizada (V_{stab}) atingida pelo veículo deve ser igual ou inferior à velocidade estabelecida (V_{set}). Todavia, é aceitável uma tolerância de 5% em relação ao valor da V_{set} ou 5 km/h, conforme o valor que for maior.
- 1.1.4.2.2. Resposta transiente (ver figura 2 do anexo VI-A)
Depois de se ter atingido a velocidade estabilizada pela primeira vez:
- A velocidade máxima não deve exceder a velocidade estabilizada (V_{stab}) mais de 5%;
 - A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,6 \text{ m/s}^2$ quando medida durante um período maior que 0,1 s;
 - E as condições de velocidade estabilizada especificadas no ponto 1.1.4.2.3 devem ser atingidas no prazo de 10 s a contar do momento em que se atingiu pela primeira vez a velocidade estabilizada (V_{stab}).
- 1.1.4.2.3. Velocidade estabilizada (ver figura 2 do anexo VI-A)
Quando tiver sido conseguido um controlo estável da velocidade:
- A velocidade não deve variar mais de 4% da velocidade estabilizada (V_{stab}) ou 2 km/h, conforme o valor que for maior;
 - A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,2 \text{ m/s}^2$ quando medida durante um período maior que 0,1 s;
 - A velocidade estabilizada (V_{stab}) é a velocidade média calculada durante um período mínimo de 20 s que começa a contar 10 s depois de a velocidade estabilizada ter sido atingida.
- 1.1.4.2.4. Os ensaios em aceleração devem ser efectuados e os critérios de aceitação verificados, para cada relação da caixa de velocidades que permita exceder o limite de velocidade.
- 1.1.5. Método de ensaio a velocidade constante
- 1.1.5.1. O veículo deve ser conduzido a plena aceleração até se atingir a velocidade constante, devendo então ser mantido a essa velocidade sem qualquer modificação da pista de ensaio durante, pelo menos, 400 m. A medição da velocidade média do veículo deve então ser repetida na mesma pista de ensaio, mas no sentido oposto, e seguindo os mesmos procedimentos.
A velocidade estabilizada relativa a todo o ensaio anteriormente considerado é a média das duas velocidades médias medidas nos dois sentidos de percurso da pista de ensaio. O ensaio completo, incluindo o cálculo da velocidade estabilizada deve ser efectuado cinco vezes. As medições de velocidade devem ser efectuadas com uma precisão de $\pm 1\%$ e as medições do tempo com uma precisão de 0,1 s.
- 1.1.5.2. Critérios de aceitação para o ensaio a velocidade constante
Os ensaios são considerados satisfatórios se forem satisfeitas as seguintes condições:
- 1.1.5.2.1. Nenhuma das velocidades estabilizadas (V_{stab}) obtidas deve exceder a velocidade estabelecida (V_{set}). Todavia, é aceitável uma tolerância de 5% em relação ao valor de V_{set} ou 5 km/h, conforme o valor que for maior;
- 1.1.5.2.2. A diferença entre as velocidades estabilizadas extremas obtidas durante os ensaios não deve exceder 3 km/h;
- 1.1.5.2.3. Os ensaios a velocidade constante devem ser efectuados, e os critérios de aceitação verificados, para cada relação da caixa de velocidades que permita exceder o limite de velocidade.
- 1.2. Ensaio em banco de rolos
- 1.2.1. Características do banco de rolos
A inércia equivalente da massa do veículo deve ser reproduzida no banco de rolos com uma precisão de $\pm 10\%$. A velocidade do veículo deve ser medida com uma precisão de $\pm 1\%$. O tempo deve ser medido com uma precisão de 0,1 s.
- 1.2.2. Método do ensaio de aceleração
- 1.2.2.1. A potência absorvida pelo freio do banco de rolos durante o ensaio deve ser regulada de modo a corresponder à resistência ao avanço do veículo à(s) velocidade(s) ensaiada(s). Essa potência pode ser estabelecida por cálculo e deve ser regulada com uma precisão de $\pm 10\%$. A pedido do requerente e com o acordo da autoridade competente a potência absorvida pode, em alternativa, ser regulada em 0,4 P_{max} (P_{max} é a potência máxima do motor). Estando o veículo a rodar a uma velocidade 10 km/h inferior à velocidade estabelecida, deve ser acelerado às possibilidades máximas do motor empregando uma acção totalmente positiva sobre o comando do acelerador. Esta acção deve ser mantida, pelo menos, durante 20 s após a velocidade do veículo ter ficado estabilizada. A velocidade instantânea do veículo deve ser registada durante o ensaio para estabelecer a curva da velocidade em relação ao tempo e durante a entrada em serviço do dispositivo de limitação de velocidade.
- 1.2.2.2. Critérios de aceitação do ensaio de aceleração
O ensaio será satisfatório se forem satisfeitas as seguintes condições:
- 1.2.2.2.1. A velocidade estabilizada (V_{stab}) atingida pelo veículo deve ser igual ou inferior à velocidade estabelecida (V_{set}). Todavia, é aceitável uma tolerância de 5% em relação ao valor da V_{set} ou 5 km/h, conforme o valor que for maior.
- 1.2.2.2.2. Resposta transiente (ver figura 2 do anexo VI-A)
Depois de se ter atingido a velocidade estabilizada pela primeira vez:
- A velocidade máxima não deve exceder a velocidade estabilizada (V_{stab}) mais de 5%;

- b) A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,5 \text{ m/s}^2$ quando medida durante um período maior que $0,1 \text{ s}$;
- c) E as condições de velocidade estabilizadas especificadas no ponto 1.2.2.2.3 devem ser atingidas no prazo de 10 s a contar do momento em que se atingiu pela primeira vez a velocidade estabilizada (V_{stab}).

1.2.2.2.3. Velocidade estabilizada (ver figura 2 do anexo VI-A)

Quando tiver sido conseguido um controlo estável da velocidade:

- a) A velocidade não deve variar mais de 4% da velocidade estabilizada (V_{stab}) ou 2 km/h , conforme o valor que for maior;
- b) A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,2 \text{ m/s}^2$ quando medida durante um período maior que $0,1 \text{ s}$.

1.2.2.2.4. Os ensaios em aceleração devem ser efectuados e os critérios de aceitação verificados, para cada relação da caixa de velocidades que permita exceder o limite de velocidade.

1.2.3. Método de ensaio para o ensaio a velocidade constante

1.2.3.1. O veículo deve ser instalado no banco de rolos. Os seguintes critérios de aceitação devem ser satisfeitos para uma potência absorvida pelo banco de rolos variando progressivamente da potência máxima P_{max} até um valor igual a $0,2 P_{\text{max}}$. A velocidade do veículo deve ser registada na gama completa de potência acima definida. A velocidade máxima do veículo deve ser determinada nessa gama. Os ensaios e os registos acima definidos devem ser efectuados cinco vezes.

1.2.3.2. Critérios de aceitação para o ensaio a velocidade constante

Os ensaios são considerados satisfatórios se forem satisfeitas as seguintes condições:

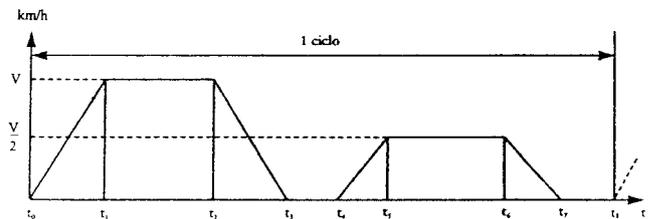
- 1.2.3.2.1. Nenhuma das velocidades estabilizadas (V_{stab}) obtidas deve exceder a velocidade estabelecida (V_{set}). Todavia, é aceitável uma tolerância de 5% em relação ao valor de V_{set} ou 5 km/h , conforme o valor que for maior;
- 1.2.3.2.2. A diferença entre as velocidades estabilizadas extremas obtidas durante os ensaios não deve exceder 3 km/h ;
- 1.2.3.2.3. Os ensaios a velocidade constante devem ser efectuados e os critérios de aceitação verificados, para cada relação da caixa de velocidades que permita exceder o limite de velocidade.

1.3. Ensaio no banco de ensaios de motores
Este procedimento de ensaio apenas pode ser utilizado quando o requerente puder demonstrar a contento dos serviços técnicos que este método é equivalente à medição numa pista de ensaios.

2. ENSAIO DE RESISTÊNCIA

O dispositivo de limitação de velocidade deve ser submetido a um ensaio de durabilidade de acordo com o procedimento descrito a seguir. Todavia, este ensaio pode ser omitido se o requerente demonstrar a resistência aos efeitos de envelhecimento.

- 2.1. O dispositivo deve funcionar durante um ciclo num banco que simule a atitude e o movimento que teria no veículo.
- 2.2. Mantém-se um ciclo de funcionamento por meio de um sistema de controlo como fornecido pelo fabricante. O diagrama do ciclo é o descrito abaixo:



$t_0-t_1-t_2-t_3-t_4-t_5-t_6-t_7$: o tempo que leva a realizar essa operação:

- $t_1-t_2 = 2 \text{ s}$;
 $t_3-t_4 = 1 \text{ s}$;
 $t_5-t_6 = 2 \text{ s}$;
 $t_7-t_8 = 1 \text{ s}$.

A seguir estão definidos cinco condicionamentos. As amostras do dispositivo de limitação de velocidade (DLV) do tipo apresentado para a homologação CE devem ser submetidos aos condicionamentos de acordo com o seguinte quadro:

| | Primeiro DLV | Segundo DLV | Terceiro DLV | Quarto DLV |
|-------------------|--------------|-------------|--------------|------------|
| Condicionamento 1 | × | | | |
| Condicionamento 2 | | × | | |
| Condicionamento 3 | | × | | |
| Condicionamento 4 | | | × | |
| Condicionamento 5 | | | | × |

- 2.2.1. Condicionamento 1: ensaios à temperatura ambiente ($293 \text{ K} \pm 2 \text{ K}$) número de ciclos: $50\,000$.
- 2.2.2. Condicionamento 2: ensaios a temperaturas elevadas.
- 2.2.2.1. Componentes electrónicos
Os componentes devem funcionar durante um ciclo numa câmara climática. Durante o funcionamento, deve ser mantida uma temperatura de $338 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$. O número de ciclos é de $12\,500$.
- 2.2.2.2. Componentes mecânicos
Os componentes devem funcionar durante um ciclo numa câmara climática. Durante o funcionamento, deve ser mantida uma temperatura de $373 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$. O número de ciclos é de $12\,500$.
- 2.2.3. Condicionamento 3: ensaios a baixa temperatura.
Na câmara climática utilizada para o condicionamento 2 deve ser mantida uma temperatura de $253 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$ durante o funcionamento. O número de ciclos é de $12\,500$.

- 2.2.4. Condicionamento 4: ensaio em atmosfera salina. Apenas para componentes expostos ao meio rodoviário.
O dispositivo deve funcionar durante um ciclo numa câmara como atmosfera salina. A concentração de cloreto de sódio deve ser de 5% e a temperatura interna da câmara climática de $308\text{ K} \pm 2\text{ K}$. O número de ciclos é de 12 500.
- 2.2.5. Condicionamento 5: ensaio de vibração.
- 2.2.5.1. O dispositivo de limitação de velocidade é montado de modo semelhante ao utilizado no veículo.
- 2.2.5.2. Aplicam-se vibrações sinusoidais nos três planos; o varrimento logarítmico deve ser de uma oitava por minuto.
- 2.2.5.2.1. Primeiro ensaio: gama de frequências 10-24 Hz, amplitude $\pm 2\text{ mm}$.
- 2.2.5.2.2. Segundo ensaio: gama de frequências 24-1000 Hz. Para as unidades técnicas montadas num quadro-cabina, a entrada é de 2,5 g; para as unidades técnicas montadas no motor, a entrada é de 5 g.
- 2.3. Critérios de aceitação dos ensaios de resistência.
- 2.3.1. No final dos ensaios de resistência não devem ser observadas modificações dos comportamentos funcionais do dispositivo em relação à velocidade estabelecida.
- 2.3.2. Todavia, se ocorrer alguma avaria do dispositivo durante um dos ensaios de resistência, um segundo dispositivo pode ser submetido aos testes de resistência a pedido do fabricante.

ANEXO VI-A

(a que se refere o ponto 1 do anexo vi)

1. CURVA ASSIMPTÓTICA

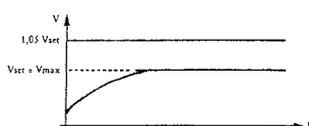


Figura 1

Neste caso, há que satisfazer apenas a condição relativa à velocidade máxima $V_{set} = V_{max}$.

2. CURVA OSCILATÓRIA

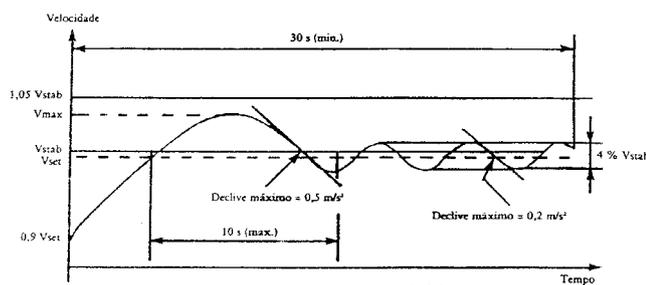


Figura 2

V_{max} é a velocidade máxima atingida pelo veículo no primeiro período da curva de resposta.

V_{stab} é a velocidade estabilizada do veículo. É a velocidade média calculada durante um período mínimo de 20 s que começa a contar 10 s depois de a velocidade de estabilização ter sido atingida.

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Acórdão n.º 650/2004 — Processo n.º 448/99

1 — O Provedor de Justiça veio solicitar a este Tribunal que o mesmo apreciasse e declarasse a inconstitucionalidade com força obrigatória geral — pois que entende que se verifica violação do n.º 1 do artigo 60.º da lei fundamental, quando articulado «com as normas constitucionais sobre o regime substantivo de restrições a direitos, liberdades e garantias do artigo 18.º, n.ºs 2 e 3» — das seguintes normas:

A constante do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes, aprovada pela Portaria n.º 403/75, de 30 de Junho, alterada pela Portaria n.º 1116/80, de 31 de Dezembro;

As constantes do n.º 1 do artigo 78.º, do n.º 1 do artigo 79.º, do n.º 1 do artigo 80.º, do n.º 1 do artigo 81.º, dos n.ºs 1 e 2 do artigo 82.º e do n.º 1 do artigo 83.º (esta última na parte em que refere que a importância da indemnização não pode exceder o limite a que se refere o citado artigo 78.º), todos do Regulamento do Serviço Público de Correios, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 176/88, de 18 de Maio.

Em síntese, sustentou o requerente:

A norma do citado n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes, ao prescrever que o *caminho de ferro não responde pelos danos causados aos passageiros resultantes de atrasos, supressão de comboios ou perdas de enlace*, tem por efeito excluir a responsabilidade civil do caminho de ferro por qualquer lesão, patrimonial ou não patrimonial, que lhe seja, objectiva e subjectivamente, imputada, rompendo, assim, o equilíbrio entre dois sujeitos de uma relação jurídica que, não obstante a empresa transportadora possuir um substrato institucional público, deve qualificar-se como uma relação jurídica privada de consumo e que se há-de considerar sob a esfera de protecção do n.º 1 do artigo 60.º da Constituição;

O passageiro consumidor do serviço do caminho de ferro encontra-se numa típica situação contratual de adesão e, por isso, numa posição de franca debilidade contratual e, sendo o direito à reparação dos danos prescrito no n.º 1 do artigo 60.º da Constituição um direito com natureza análoga à dos direitos, liberdades e garantias para efeitos de beneficiar do regime destes últimos, a norma do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes restringe de forma absoluta aquela norma constitucional e o regime de protecção que lhe é assegurado pelo n.º 1 do artigo 18.º da lei fundamental, não podendo a restrição à reparação dos danos, ditada por aquele n.º 1 do artigo 19.º, ser considerada legítima em face das exigências cumulativas que se consagram nos n.ºs 2 e 3 do indicado artigo 18.º, já que se não vislumbra a salvaguarda de qualquer outro direito ou interesse constitucional com significado, sendo que, deste modo, se torna diminuída a extensão e conteúdo essencial do direito à reparação dos danos;

As normas do n.º 1 do artigo 78.º, do n.º 1 do artigo 79.º, do n.º 1 do artigo 80.º, do n.º 1 do artigo 81.º, dos n.ºs 1 e 2 do artigo 82.º e do n.º 1 do artigo 83.º, todos do Regulamento do Serviço Público de Correios — ao disporem, respectivamente: que, no caso de perda, espoliação total ou avaria total do conteúdo de uma correspondência registada, a indemnização não pode exceder a quantia equivalente a 20 vezes a taxa de registo paga; que, no caso de perda, espoliação ou avaria de cartas com valor declarado, a indemnização é a correspondente ao valor real dessas perda, espoliação ou avaria, não podendo exceder o valor declarado; que, no caso de perda ou inutilização nos circuitos da empresa operadora do documento apresentado para reprodução, a indemnização é a correspondente ao valor real da perda ou valor do documento, não podendo exceder o limite estabelecido para a perda da correspondência registada; que, no caso de perda, espoliação ou avaria de encomenda registada, a indemnização não pode exceder, consoante as situações, o valor declarado, para as encomendas com valor declarado, ou a importância correspondente ao produto da taxa de registo em vigor na data da aceitação pelo factor 20, 30 ou 40, para encomendas até 5 kg, até 10 kg ou de mais de 10 kg; que, no caso de perda, espoliação ou avaria de um objecto à cobrança, a indemnização é a correspondente à fixada para uma correspondência ou encomenda simplesmente registada ou com valor declarado, ou, sendo o objecto à cobrança entregue sem o pagamento da totalidade da quantia devida, a correspondente à importância não cobrada; que, no caso de perda de títulos à cobrança, a indemnização é a correspondente à importância do real prejuízo causado, não podendo exceder o limite estabelecido para as correspondências registadas —, vêm estabelecer uma limitação ao direito de ressarcimento integral dos danos que podem ser sofridos pelo utente, representando um injustificado benefício concedido pelo legislador ordinário aos Correios de Portugal, S. A., com o correlativo benefício negativo do consumidor que, se se servisse de uma outra empresa postal, teria, em casos similares, direito a um montante indemnizatório que seria alcançado com os meios próprios do regime da responsabilidade civil, designadamente o resultante dos preceitos do Código Civil.

Terminou a entidade requerente o seu pedido concluindo:

- «A) As relações contratuais entre os passageiros do caminho de ferro, transportados pelos Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., são relações jurídicas de consumo para o efeito da protecção constitucional garantida no artigo 60.º, n.º 1, na parte em que esta norma consagra o direito à reparação de danos;
- B) Esta norma possui natureza análoga à dos direitos, liberdades e garantias, pelo que *ex vi* do artigo 17.º beneficia do regime destes;

- C) O direito dos consumidores à reparação de danos vincula directamente todas as empresas públicas em sentido estrito e as sociedades de capitais públicos, como é o caso, respectivamente, dos Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., e dos CTT — Correios de Portugal, S. A.;
- D) Violam a norma contida no artigo 60.º, n.º 1, quando articulada com o disposto no artigo 18.º, n.º 1, da CRP, as normas impugnadas ao afastarem o dever de indemnizar, num caso totalmente e nos outros não permitindo o ressarcimento integral dos danos causados aos utentes;
- E) Violam a norma contida no artigo 60.º, n.º 1, quando articulado com o disposto no artigo 18.º, n.º 2, da CRP, as normas impugnadas ao restringirem o direito à reparação sem fundamento em outro direito ou interesse constitucionalmente protegido;
- F) Violam a norma contida no artigo 60.º, n.º 1, quando articulada com o disposto no artigo 18.º, n.º 3, as normas impugnadas, ao restringirem o dano indemnizável a jusante da fronteira do conteúdo essencial do direito à reparação, num caso afastando o dever de indemnizar consumidores por lesão típica de incumprimento ou defeituoso cumprimento do contrato de transporte ferroviário, no outro caso, por arredarem totalmente do domínio do dano ressarcível os lucros cessantes e por não permitirem mesmo, em alguns casos, o ressarcimento dos danos emergentes».

Notificado nos termos e para os efeitos dos artigos 54.º e 55.º, n.º 3, da Lei n.º 28/82, de 15 de Novembro, veio o *Primeiro-Ministro* apresentar «pronúncia» sobre o pedido, a qual rematou com as seguintes «conclusões»:

- «A) Não há inconstitucionalidade da norma constante do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes, por violação do disposto no artigo 60.º, n.º 1, *in fine*, quando articulado com o preceituado no artigo 18.º, n.ºs 2 e 3, ambos da Constituição da República.

A cláusula específica limitativa da responsabilidade contratual prevista na norma cuja constitucionalidade se impugna funda-se num *interesse público de especial relevo* que encontra suporte no disposto nos artigos 2.º, 9.º, alínea d), e 91.º, alíneas a), d) e i), da Constituição da República.

A cláusula específica limitativa da responsabilidade prevista na tarifa geral de transportes, relativa unicamente a atrasos, falta de correspondência e supressão de comboios, mostra-se constitucionalmente *admissível, legítima e razoável* face ao fim de *interesse público relevante* que visa satisfazer.

Do mesmo modo, e por idêntica ordem de razões, não afecta o âmbito e conteúdo essencial de aplicação, o reduto intransponível do direito à reparação de danos consagrado no artigo 60.º, n.º 1, *in fine*, da Constituição da República;

- B) Não há inconstitucionalidade das normas constantes do n.º 1 do artigo 78.º, do n.º 1 do artigo 79.º, do n.º 1 do artigo 80.º, do n.º 1 do artigo 81.º, dos n.ºs 1 e 2 do artigo 82.º e

do n.º 1 do artigo 83.º (na parte que refere que a importância da indemnização não pode exceder o limite a que se refere o artigo 78.º) do Regulamento do Serviço Público de Correios, por violação do disposto no artigo 60.º, n.º 1, *in fine*, quando articulado com o preceituado no artigo 18.º, n.ºs 2 e 3, ambos da Constituição da República.

A cláusula específica limitativa da responsabilidade contratual quanto a certo tipo de produtos, serviços e danos prevista nas normas cuja constitucionalidade se impugna funda-se num *interesse público* de especial relevo que encontra suporte no disposto nos artigos 2.º, 9.º, alínea d), e 81.º, alíneas a), d) e i), da Constituição da República.

A cláusula específica a que se faz referência *supra* mostra-se constitucionalmente *admissível, legítima e razoável* face ao fim de *interesse público relevante* que visa satisfazer.

Consequentemente, não afecta o âmbito e conteúdo essencial de aplicação, o reduto intransponível do direito à reparação de danos consagrado no artigo 60.º, n.º 1, *in fine*, da Constituição da República;

- C) O direito nas distribuições — o *princípio da justiça distributiva* — em que assenta o fim de *interesse público* reclamado pelo Governo impõe que no domínio dos serviços públicos a actuar em sectores relevantes da economia nacional o interesse colectivo possa sobrelevar o interesse individual.

A ordem pública constitucional é, antes de mais, nesta sede, sinónimo de paz e bem-estar económico e social, de uma forma de realização de uma ‘democracia económica e social’ (artigo 2.º da Constituição) com desenvolvimento sustentado e padrões exigentes de qualidade elevada que satisfaçam as necessidades colectivas e a universalidade dos cidadãos. *Nisto consiste a passagem de um sistema liberal de individualismo possessivo a um sistema liberal social-integrativo.*»

Fixada a orientação do Tribunal, após a apresentação de *memorando* elaborado pelo seu Vice-Presidente, foi o processo distribuído ao relator por designação efectuada pelo Presidente.

2 — As normas em apreço rezam do seguinte jeito:

Tarifa geral de transportes, aprovada pela Portaria n.º 403/75, de 30 de Junho, alterada pelas Portarias n.ºs 1116/80, de 31 de Dezembro, e 736-D/81, de 28 de Agosto (parte 1).

«Artigo 19.º

**Atrasos. Falta de correspondência.
Supressão de comboios**

1 — O caminho de ferro não responde pelos danos causados aos passageiros resultantes de atrasos, supressão de comboios ou perdas de enlace. No entanto, quando, em consequência de atraso, um comboio perder o enlace com outro ou um comboio for suprimido em todo ou em parte do percurso, o caminho de ferro apenas se obriga a fazer seguir o passageiro e a sua bagagem, sem qualquer acréscimo de preço (independentemente

da categoria do comboio, tipo de bilhete ou ainda que o passageiro tenha que viajar em classe superior), por um comboio que sirva a estação de destino do passageiro, pela mesma linha ou por outro itinerário, de maneira a permitir-lhe chegar ao destino com o menor atraso possível, ou a reembolsá-lo da importância correspondente ao percurso não efectuado, sem pagamento de qualquer taxa.

2 —

Regulamento do Serviço Público de Correios, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 176/88, de 18 de Maio, e publicado em anexo a esse diploma.

«Artigo 78.º

Correspondências registadas

1 — No caso de perda, espoliação total ou avaria total do conteúdo de uma correspondência registada, o remetente tem direito à importância reclamada, não podendo exceder a quantia equivalente a 20 vezes a taxa de registo paga; esta importância pode ser elevada ao quádruplo, por cada saco especial de impressos para o mesmo destinatário e para o mesmo destino expedido sob registo.

2 —

3 —

Artigo 79.º

Cartas com valor declarado

1 — Nas cartas com valor declarado, o montante da indemnização é o correspondente ao valor real da perda, espoliação ou avaria, não podendo em caso algum exceder a importância declarada.

2 —

3 —

4 —

5 —

Artigo 80.º

Serviço público de telecópia

1 — O remetente tem direito a uma indemnização correspondente ao valor real da perda ou da inutilização, nos circuitos da empresa operadora, do documento apresentado para reprodução, não podendo aquela exceder o limite que estiver legalmente estabelecido pela perda de uma correspondência registada, sendo devida a restituição da taxa paga.

2 —

Artigo 81.º

Encomendas postais

1 — O remetente tem direito a uma indemnização correspondente à importância real da perda, da espoliação ou da avaria de uma encomenda postal registada, não podendo aquela exceder:

- a) Para as encomendas com valor declarado, a importância do valor declarado;
- b) Para as encomendas registadas, a importância correspondente ao produto da taxa de registo de uma correspondência, em vigor na data de aceitação, pelo factor 20, 30 ou 40, respectivamente para uma encomenda até 5 kg, de mais de 5 kg até 10 kg e de mais de 10 kg.

- 2 —
 3 —
 4 —

Artigo 82.º

Objectos à cobrança

1 — No caso de perda, espoliação ou avaria de um objecto à cobrança antes de esta se ter efectuado, a indemnização é a fixada para uma correspondência ou encomenda simplesmente registada ou com valor declarado, conforme o caso.

2 — Se um objecto à cobrança tiver sido entregue sem o pagamento da totalidade da quantia devida, a indemnização é igual à importância não cobrada.

3 —

Artigo 83.º

Títulos à cobrança

1 — A indemnização pela perda de títulos à cobrança, depois de aberto o sobrescrito que os contém no estabelecimento postal encarregado da cobrança ou quando da restituição ao remetente dos títulos não pagos, é correspondente à importância real do prejuízo causado, não podendo exceder o limite a que se refere o artigo 78.º

2 —»

3 — Muito embora, posteriormente à data da apresentação inicial do pedido (23 de Junho de 1999, sendo que o respectivo requerimento consubstanciador veio a ser substituído por um outro em 1 de Setembro seguinte, pretensão que veio a ser aceite), tivesse entrado em vigor a Lei n.º 102/99, de 26 de Junho — diploma que estabeleceu as bases gerais a que obedece o estabelecimento, gestão e exploração de serviços postais no território nacional, bem como os serviços internacionais com origem ou destino no território nacional — o que é certo é que desse diploma não resultou a revogação expressa do decreto-lei que aprovou o Regulamento do Serviço Público de Correios (em que se inserem as normas impugnadas), determinando o artigo 25.º de tal lei que as disposições constantes do indicado Regulamento, bem como as medidas regulamentares adoptadas ao seu abrigo e que se não mostrassem incompatíveis com o nela estabelecido, se mantinham em vigor até à entrada em vigor dos respectivos diplomas de desenvolvimento.

Acontece que, após a vigência da aludida Lei n.º 102/99, foram tão-só, no que ora releva, editados os Decretos-Leis n.ºs 448/99, de 4 de Novembro (que aprovou as bases de concessão do serviço postal universal, a outorgar entre o Estado Português e os CTT — Correios de Portugal, S. A.), 150/2001, de 7 de Maio (que aprovou o regime de acesso e exercício da actividade de prestador de serviços postais explorados em concorrência), e 116/2003, de 12 de Junho (que transpôs para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2002/39/CE, de 10 de Junho, e alterou as bases de concessão do serviço postal universal aprovadas por aquele Decreto-Lei n.º 448/99, o citado Decreto-Lei n.º 150/2001 e o artigo 14.º, n.º 2, da Lei n.º 102/99).

Ora, nenhum destes diplomas operou a revogação expressa do Decreto-Lei n.º 176/88 ou dispôs sobre a matéria regulada no Regulamento do Serviço Público

de Correios, pelo que se haverá de concluir que as apreciadas normas insertas no mesmo se mantêm em vigor.

4 — Independentemente da questão de saber se o direito dos consumidores à reparação de danos poderá, ou não, ser considerado um direito análogo ao dos direitos, liberdades e garantias para efeitos de aplicação, *ex vi* do artigo 17.º da lei fundamental, do regime consagrado no seu artigo 18.º (cf., sobre o ponto, Gomes Canotilho e Vital Moreira, *Constituição da República Portuguesa Anotada*, 3.ª ed., p. 323, e Vieira de Andrade no artigo «Os direitos dos consumidores como direitos fundamentais na Constituição Portuguesa de 1976», publicado no *Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra*, vol. LXXVIII, 2002, pp. 52 e segs.) — questão na qual o Tribunal não entrará — o que é certo é que, de todo o modo, se trata de um direito que a Constituição veio expressamente a consagrar.

O Tribunal considera que do direito constitucional em causa, dada a forma como se encontra consagrado, não resulta que seja vedado ao legislador ordinário efectuar modelações do regime ao mesmo atinente, por sorte que, necessariamente, tenham de ficar prescritas regras de acordo com as quais a totalidade dos danos sofridos pelo consumidor lesado tenha de ser ressarcida, quer do ponto de vista qualitativo, quer do ponto de vista quantitativo.

Assim, quanto a este ponto, entende-se que a exigência, constante da parte final do n.º 1 do artigo 60.º da Constituição, no sentido de os consumidores terem direito à reparação de danos que sofram em consequência de uma menor qualidade dos bens e serviços consumidos, não implica que essa reparação tenha, inelutavelmente, de ser integral.

Inultrapassável, porém, em face da citada disposição constitucional, é a consideração segundo a qual esta mesma disposição aponta para, em face de prejuízos que para o consumidor advieram da assinalada menor qualidade dos bens e serviços e consumidos, não fique ele, liminar ou globalmente, desprovido de qualquer ressarcimento.

Neste particular, é curial citar-se a sentença n.º 254, de 20 de Junho de 2002, proferida pelo Tribunal Constitucional italiano, que admitiu que o legislador ordinário consagrasse uma disciplina própria e específica — ainda que baseada em critérios mais restritivos que os consagrados para os demais casos de responsabilidade civil pelo incumprimento de negócios jurídicos — da responsabilização pelos danos causados aos utentes dos serviços postais.

Todavia, nessa sentença foi vincado que, não obstante a discricionariedade do legislador na regulação desta matéria, seria inadmissível que dessa regulação resultasse uma total exclusão de responsabilidade do serviço público prestador do serviço.

4.1 — Assentes estas premissas, iniciar-se-á a apreciação das questionadas normas pela ínsita no n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes (parte 1).

Segundo o solicitante, aquele normativo será conflituante com o n.º 1 do artigo 60.º da Constituição na medida em que tem por efeito excluir a responsabilidade do caminho de ferro pelos danos patrimoniais ou não patrimoniais sofridos pelo utente em consequência de atrasos, supressão de comboios ou perdas de enlace, quer os prejuízos sofridos sejam, objectiva ou subjectivamente, imputados à transportadora ou seus comissários.

De um primeiro passo, deverá sublinhar-se que o Tribunal entende que, como resulta da literalidade do preceito, o mesmo vem estabelecer uma regra de harmonia com a qual o caminho de ferro se não responsabiliza pelos prejuízos, seja qual for a sua natureza, sofridos pelos passageiros desse meio de transporte em razão de atrasos, supressão de comboios ou perdas de enlace, e isso independentemente dos motivos que deram origem a tais eventos.

É facto que do comando consagrado no segundo período do n.º 1 do artigo 19.º se extrai que o caminho de ferro se obriga, nos casos de perda de enlace em consequência de atraso ou de supressão de um comboio em todo ou em parte do percurso, a fazer seguir o passageiro e a sua bagagem, sem qualquer acréscimo de preço e independentemente da categoria do comboio, tipo de bilhete ou da classe superior em que eventualmente tenha de viajar, por um comboio que sirva a estação de destino, pela mesma linha ou por outro itinerário, ou, ainda, a reembolsá-lo da importância correspondente ao percurso não efectuado, sem pagamento de qualquer taxa.

Simplemente, entende o Tribunal que uma tal estatução não pode, por si só, ser considerada como uma forma de estabelecimento de limites, seja ao *quantum*, seja ao *quid* indemnizatório.

Na verdade, fazer seguir o passageiro de maneira a fazê-lo chegar ao seu destino com o menor atraso possível ou reembolsá-lo da importância correspondente ao percurso não efectuado, haja, ou não, no evento de não realização da viagem, culpa do transportador, não significa mais do que, no primeiro caso, o cumprimento — possivelmente dada a ocorrência de uma impossibilidade temporária — da obrigação, a cargo do caminho de ferro, adveniente do contrato de transporte que firmou com o passageiro que ainda continue interessado na manutenção desse contrato.

No segundo, a ocorrência, quer de uma situação de incumprimento, quer de uma situação em que o cumprimento já se não apresenta como interessando à «contraparte» — o passageiro. E, porque este último já prestou a contraprestação a seu cargo — o pagamento do preço da viagem —, e porque a ele não é imputável, seja o incumprimento, seja a mora na realização da prestação, sempre, segundo as regras civis comuns, lhe assistiria o direito de exigir o equivalente àquela contraprestação (cf. artigos 790.º e segs. do Código Civil).

Ora, nos termos das assinaladas regras civis, como sabido é, designadamente nos casos de mora, da simples constituição do dever em mora resulta a obrigação de este reparar os prejuízos causados ao credor, cominando-se, aliás, a nulidade de qualquer cláusula pela qual o credor renuncie antecipadamente aos direitos que lhe são conferidos pelas divisões I a IV da subsecção II da secção II do capítulo VII do livro II do Código Civil, afora os casos a que se reporta o n.º 2 do seu artigo 800.º (cf. artigo 809.º do mesmo compêndio normativo).

Só que a norma ínsita no primeiro período do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes (parte I) aponta inquestionavelmente, como se viu já, no sentido de o caminho de ferro se não responsabilizar pelos prejuízos, qualquer que seja a respectiva natureza, advindos aos passageiros e motivados por atrasos, supressão de comboios ou perdas de enlace independentemente das razões, objectivas ou imputáveis subjectivamente ao transportador, que deram lugar a tais atrasos, supressões ou perdas de enlace.

De outra banda, sendo certo que a disposição inserta no segundo período do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes (parte I) não pode ser entendida como uma forma de limitação, quantitativa ou qualitativa, de prejuízos sofridos pelo passageiro resultantes de atrasos, supressão de comboios ou perdas de enlace (não funcionando, pois, como uma verdadeira regra liberatória de um dever de indemnizar, pois que não existe o mínimo vestígio de onde se extraia que no «contrato de transporte» celebrado, as «partes» convencionaram a exclusão de responsabilidade nos termos em que ela é permitida), haverá, igualmente, de concluir-se que o comando do dito n.º 1 do artigo 19.º vem, afinal, e mesmo independentemente da graduação da culpa do transportador, vedar *totalmente* que qualquer prejuízo advindo aos passageiros (que aqui se postam como consumidores do serviço de transporte facultado pelos caminhos de ferro), por força daqueles eventos, possa ser objecto de ressarcimento pelo prestador de tal serviço.

4.3 — Por outro lado, ainda, entende o Tribunal que o indicado normativo não se apresenta *por si só* como tendo por finalidade o estabelecimento de uma disposição genérica ou «cláusula» do «contrato de transporte ferroviário» e de harmonia com a qual o contraendo transporte poderia acarretar um cumprimento não atempado ou, se se quiser, pontual e que, por via do assim clausulado, aceite pela outra «parte», conduziria a que esta última não poderia responsabilizar o transportador pelo danos que porventura viesse a sofrer, seja pelo incumprimento, seja pelo não cumprimento pontual.

No entanto, não se poderá escamotear que o diploma em que tal normativo se insere, para além de regular, basicamente, as tarifas devidas pelos passageiros e bagagens pelo seu transporte pelo caminho de ferro, contém, no seu capítulo II, epitetado «Contrato de transporte», um preceito (artigo 5.º) que dispõe do seguinte modo:

«Artigo 5.º

Normas aplicáveis. Obrigatoriedade de transporte

1 — O contrato de transporte regula-se pela legislação vigente que lhe respeite e pelo disposto na presente tarifa.

2 — O caminho de ferro obriga-se a efectuar os transportes indicados no artigo 1.º sempre que:

- a) O passageiro se conforme com as disposições da presente tarifa;
- b) Os transportes sejam possíveis com os meios disponíveis que foram dimensionados para satisfazer as necessidades do tráfego normal;
- c) Os transportes não sejam impedidos por factos que o caminho de ferro não possa evitar ou não possa remediar.»

Do transcrito preceito resulta o estabelecimento de disposições genéricas do transporte pelos caminhos de ferro (ou, se assim for entendido, de «cláusulas» do «contrato de transporte»), a que os utentes (ou as «contrapartes» transportandas que vão firmar esse «contrato») aderem e segundo as quais o prestador do serviço unicamente se vincula à obrigação sobre si impenhendo — a do transporte — se esta for possível atendendo aos meios que dimensionou tendo em conta um tráfego normal e desde que o transporte se não impossibilite em razão de acontecimentos cuja ocorrência não

possa evitar ou lhe não seja possível remediar, sem, neste particular, se fazer destrinça sobre se esses acontecimentos são imputáveis, e seja a que título for, aos caminhos de ferro.

Mas, se isto é assim, então convir-se-á que as ditas disposições apontam no sentido de ressaltarem, nas condições nelas estabelecidas, um cumprimento pontual do «contrato de transporte», por forma que o utente veja assegurado o seu transporte, a ocorrerem aquelas condições.

Ora, os utentes do caminho de ferro, ao celebrarem com este o «contrato de transporte», não deixam de «aderir» às referidas disposições genéricas ou «cláusulas» daquele «contrato», «contrato» este em que, ao fim e ao resto, se vem estatuir que a obrigação que recai sobre o prestador de serviço pode não ser cumprida, ou não cumprida pontualmente, se os meios disponíveis dimensionados para assegurar um tráfego normal não permitirem o transporte ou se ocorrerem eventos que não possa evitar ou remediar.

E, colhendo os utentes a aceitação (ao menos por «adesão») do «contrato de transporte» gizado com tais peculiaridades, assumiram ser «contrapartes» num negócio jurídico em que a prestação a cargo da outra «parte» poderia não ser realizada, verificadas que fossem as ocorrências constantes das «disposições genéricas» ou «cláusulas» a que aludem as alíneas *b)* e *c)* do n.º 2 do artigo 5.º da tarifa geral de transportes. E, sendo assim, não será exigível pelo utente, *em tais circunstâncias*, a prestação que derivava para o caminho de ferro do «contrato de transporte» que entre este e aquele foi firmado, conseqüentemente não podendo o primeiro responsabilizar o segundo pelos prejuízos que porventura vier a sofrer em virtude do não cumprimento ou do não cumprimento pontual do negócio celebrado.

Não estando em causa, nestes autos, a apreciação deste último normativo (recorde-se, o do artigo 5.º da tarifa geral de transportes), não poderá o Tribunal, limitado que está pelo princípio do pedido, fazer impender sobre a norma constante do primeiro período do n.º 1 do artigo 19.º da mesma tarifa a «irresponsabilização» do caminho de ferro nos casos em que, para os utentes, resultem prejuízos da não efectivação do transporte sempre que não haja possibilidade da sua realização em face dos meios dimensionados para a satisfação das necessidades do tráfego normal ou quando o transporte seja impedido pela ocorrência de factos que o caminho de ferro não pôde evitar ou remediar.

Todavia, fora daqueles casos ficam situações em que não tenha havido, por banda do caminho de ferro, um adequado dimensionamento do transporte, tendo em conta as necessidades de um tráfego normal, ou em que, não obstante terem ocorrido factos que impossibilitem o transporte, o caminho de ferro não evitou ou remediou, tendo tido oportunidade ou possibilidade para tanto.

Ora, nesses casos, os «utentes/consumidores» do caminho de ferro, por força do normativo agora em apreço, ficam totalmente desprovidos de ressarcimento pelos prejuízos que sofram em razão da não realização do seu transporte.

Sendo isto assim, e porque, como se viu, perante a regra prescrita no artigo 5.º da tarifa geral de transportes o passageiro se vê confrontado com a impossibilidade de ressarcimento naquelas outras situações para além dos

casos de que nos ocupamos, haverá que se chegar à conclusão de que a estatuição do artigo 19.º da indicada tarifa vem, afinal, retirar toda e qualquer eventualidade de o lesado pela falta de transporte poder ser minimamente indemnizado pelos prejuízos que sofreu em consequência dessa falta.

E, neste enquadramento, redundará uma inevitável afectação global do direito constitucional que o passageiro, enquanto consumidor do serviço de transporte ferroviário, desfruta *ex vi* da parte final do n.º 1 do artigo 60.º do diploma básico, motivo pelo qual, naquela precisa dimensão, é a norma constante do primeiro período do artigo 19.º da tarifa geral de transportes colidente com o dito preceito constitucional.

5 — É ocasião de volver a atenção para os normativos ínsitos no n.º 1 do artigo 78.º, no n.º 1 do artigo 79.º, do n.º 1 do artigo 80.º, no n.º 1, alíneas *a)* e *b)*, do artigo 81.º, nos n.ºs 1 e 2 do artigo 82.º e no n.º 1 do artigo 83.º, todos do Regulamento do Serviço Público de correios.

Da leitura desses preceitos não se pode extrair que os mesmos vêm a consagrar uma global irresponsabilização do serviço público dos correios nos casos de perda, espoliação ou avaria de correspondência registada, cartas com valor declarado, encomendas postais, títulos à cobrança ou objectos à cobrança, e perda ou inutilização, nos circuitos da empresa operadora, do documento utilizado para reprodução por via de telecópia.

Na verdade, aquilo que as normas agora em apreço vêm, efectivamente, a consagrar é o estabelecimento de um valor máximo a suportar pelo serviço público dos correios como contrapartida pela perda, espoliação, avaria dos bens confiados a tais serviços com o fim da respectiva entrega ao destinatário ou pela perda ou inutilização dos documentos, também a eles confiados, para reprodução por telecópia.

Poderá, pois, sem que grandes dúvidas a esse respeito se suscitem, dizer-se que os limites indicados nas normas do Regulamento do Serviço Público de Correios aqui em análise representam a consagração do valor máximo de ressarcimento do utente pela ocorrência dos eventos de que resulta a perda, espoliação, avaria ou inutilização dos bens que foram confiados a tais serviços.

Ora, se são facilmente figuráveis situações em que o *quantum* máximo indemnizatório previsto naquelas normas possa não ressarcir o prejuízo real sofrido pelos referidos eventos, nem por isso se concluirá que elas padeçam de enfermidade constitucional por violação da última parte do n.º 1 do artigo 60.º da lei fundamental.

5.1 — Efectivamente, como acima já se assinalou, a exigência constante da parte final daquele preceito constitucional não aponta para que se extraia que os consumidores devam ter direito a uma reparação integral de danos que sofram em consequência de uma menor qualidade dos bens e serviços consumidos, o que vale por dizer que a dita exigência não implica que a indicada reparação tenha, inelutavelmente, de ser integral.

E, como decorre do que acima se veio de expor, aquilo que se apresenta como inultrapassável é a circunstância de os consumidores que tenham sofrido prejuízos em razão de uma menor qualidade dos bens e serviços consumidos não fiquem, globalmente, desprovidos de um ressarcimento.

Sendo isto assim, entende o Tribunal que o direito consagrado na parte final do n.º 1 do artigo 60.º da Constituição não veda que o legislador ordinário, no uso da sua liberdade de conformação, venha a modelar o ressarcimento dos prejuízos causados aos consumidores e motivados por uma menor qualidade dos bens e serviços consumidos, por sorte que a respectiva indemnização possa ser fixada em limites menores do que aqueles que, de acordo com as regras gerais comuns do ordenamento jurídico, poderiam conferir um mais amplo ressarcimento.

Ponto é, contudo, que, no estabelecimento desses limites, de uma parte, não se venha a tornar desprovido de significado o «núcleo» do direito consagrado na parte final do n.º 1 do artigo 60.º da Constituição, ou seja, que o direito à reparação dos danos dos consumidores, na prática, não venha ser impossibilitado de operar; de outra, que dos limites fixados não resulte um ressarcimento irrisório ou desprezível e, por fim, que, a haver limitações à reparação integral dos prejuízos, sejam elas justificadas pelos interesses em presença.

5.2 — Ora, muito embora, como acima se desenhou, seja figurável que os prejuízos reais sofridos pelos utentes em razão da perda, espoliação ou avaria dos bens ou valores confiados aos correios ou pela perda ou inutilização dos documentos a transmitir por telecópia possam situar-se em patamar quantitativamente superior, haverá que reconhecer que as regras estabelecidas das indemnizações, designadamente tendo em conta os casos em que o utente não optou pela remessa de correspondência ou encomendas com valor declarado e, por isso, assumiu a contingência de não fornecer o exacto ou real valor dos bens entregues aos correios, não deixam de apontar para quantitativos que ainda se revestem de razoabilidade, não podendo ser considerados irrisórios ou como correspondentes, na prática, à não dação de qualquer indemnização.

Por outro lado, não se deve passar em claro que se trata de um serviço público, concessionado, cuja missão é a de proporcionar meios de correspondência acessíveis à população e que não demande a esta onerosos encargos.

É patente que, se os níveis indemnizatórios se colocassem em termos idênticos aos regulados na legislação civil comum atinente aos negócios jurídicos entre particulares, a parte que prestava os serviços haveria que repercutir no preço das suas prestações um montante que, em abstracto, «compensasse» a eventualidade de ter de proceder a uma mais ampla reparação de danos sofridos pela contraparte, com as inerentes repercussões na finalidade de prossecução de um serviço público acessível aos cidadãos.

Neste contexto, tratando-se de um serviço público vocacionado a proporcionar a toda a comunidade prestações indispensáveis à sua vivência, sem que, em contrapartida, se lhe exija encargos acentuados, é justificada a adopção de medidas legislativas limitadoras dos montantes indemnizatórios que, como se viu, não se apresentam como irrisórios ou irrazoáveis.

E, para além destas considerações, o que é certo é que não se pode deixar de ter em consideração que, relativamente a quase todas as normas do Regulamento do Serviço Público de Correios, o utente pode optar por utilizar correspondência com valor declarado — caso em que a indemnização é a correspondente ao valor real da perda, espoliação ou avaria referente ao valor declarado.

Perante estas considerações, entende o Tribunal que as apreciadas normas do Regulamento do Serviço Público de Correios não ofendem a Constituição.

6 — Em face do que se deixa dito, o Tribunal decide:

- a) Declarar a inconstitucionalidade, com força obrigatória geral, por violação do n.º 1 do artigo 60.º da Constituição, da norma constante do primeiro período do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes, aprovada pela Portaria n.º 403/75, de 30 de Junho, alterada pelas Portarias n.ºs 1116/80, de 31 de Dezembro, e 736-D/81, de 28 de Agosto, na parte em que a mesma exclui inteiramente a responsabilidade do caminho de ferro pelos danos causados aos passageiros resultantes de atrasos, supressão de comboios ou perdas de enlace;
- b) Não declarar a inconstitucionalidade das normas constantes dos artigos 78.º, n.º 1, 79.º, n.º 1, 80.º, n.º 1, 81.º, n.º 1, alíneas a) e b), 82.º, n.ºs 1 e 2, e 83.º, n.º 1, todos do Regulamento do Serviço Público de Correios, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 176/88, de 18 de Maio.

Lisboa, 16 de Novembro de 2004. — *Bravo Serra — Maria Helena Brito — Rui Manuel Moura Ramos — Paulo Mota Pinto* [vencido quanto à alínea a) da decisão, nos termos da declaração de voto anexa] — *Maria dos Prazeres Pizarro Beza* [vencida quanto à alínea a) da decisão, no essencial, pelas razões apontadas na declaração de voto do conselheiro Pamplona de Oliveira, embora não exclua, em absoluto, a consideração do n.º 1 do artigo 60.º da Constituição] — *Benjamim Rodrigues* [vencido quanto à alínea a) da decisão pelas razões constantes da declaração anexa] — *Vitor Gomes* [vencido quanto à alínea a) da decisão, nos mesmos termos da declaração de voto da conselheira Maria dos Prazeres Beza] — *Gil Galvão* [vencido quanto à alínea a) da decisão por entender, no essencial, que, não podendo o n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes deixar de ser lido na sua integralidade, se outras razões não houvesse, pelo menos as razões encontradas para fundamentar o julgamento de não inconstitucionalidade contido na alínea b) da decisão justificariam o mesmo juízo em relação à norma referida naquela alínea a)] — *Maria Fernanda Palma* [vencida quanto à decisão constante da alínea b) e votando a alínea a) num âmbito de inconstitucionalidade menos restrito, nos termos da declaração de voto junta] — *Mário José de Araújo Torres* [vencido quanto à decisão constante da alínea b), nos termos da declaração de voto junta] — *Carlos Pamplona de Oliveira* [vencido quanto à alínea a) da decisão nos termos da declaração que junta] — *Artur Maurício* (com voto de qualidade — artigo 42.º, n.º 2, da LTC).

Declaração de voto

1 — Votei no sentido da não inconstitucionalidade da norma constante do artigo 19.º, n.º 1, da tarifa geral de transportes, apesar de entender que a sua disciplina deve ser confrontada, directamente ou por analogia, com os limites legalmente impostos à validade das «cláusulas contratuais gerais».

A norma em questão, que integra a tarifa geral de transportes (TGT), tem função idêntica à destas cláusulas, integrando o contrato de transporte ferroviário (o que, aliás, se admite no acórdão e é inculcado por

outras disposições da TGT — por exemplo, o artigo 5.º, n.º 1, que remete para a «legislação vigente»). Como se salienta na doutrina para as próprias «exclusões ou limitações legais de responsabilidade», «apesar de a sua fonte legal lhes conferir a natureza de normas jurídicas, a sua função corresponde à das cláusulas limitativas e de exclusão convencionais, pelo que deverão aplicar-se-lhes, em regra, as mesmas restrições» — António Pinto Monteiro, *Cláusulas Limitativas e de Exclusão de Responsabilidade Civil*, Coimbra, 1985 (reimp. 2003), p. 243, n. 56 (defendendo igualmente a sujeição dos contratos celebrados entre fornecedores e utentes de «serviços públicos essenciais» «ao regime comum dos contratos de adesão», por forma a evitar «um ‘artifício regulamentar’ consistente em colocar em regulamento regras equivalentes a cláusulas contratuais abusivas», cf. Carlos Ferreira de Almeida, «Serviços públicos, contratos privados», in *Estudos em Homenagem à Professora Doutora Isabel de Magalhães Collaço*, vol. II, Coimbra, 2002, pp. 127 e 128). A aplicação à norma em apreço (aprovada por mero regulamento) daquele regime legal permite identificar, com a necessária precisão e rigor, critérios para a admissibilidade da exclusão de responsabilidade do caminho de ferro, tendo em conta, designadamente, a natureza dos danos em questão e a circunstância de o atraso, a perda de enlace ou a supressão de comboio se dever, ou não, a dolo ou culpa grave. E isto, com o eventual resultado de a exclusão, directa ou indirecta, da responsabilidade do caminho de ferro ser considerada *abusiva*, e, conseqüentemente, nula [cf., designadamente, o artigo 18.º, alínea c), do Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de Outubro].

2 — É justamente o indispensável discernimento dos critérios de validade aplicáveis que não consigo encontrar na norma constitucional em que se baseou a declaração de inconstitucionalidade a que chegou o presente acórdão — o artigo 60.º, n.º 1, da Constituição da República —, norma essa cuja aplicação ao presente caso suscita ainda, a meu ver, outras dificuldades (sem prejuízo, como disse, de os limites infraconstitucionais à disciplina em causa poderem ir mais além, e conduzirem à sua invalidade).

Assim, quanto ao seu *âmbito subjectivo*: o artigo 60.º, n.º 1, da Constituição refere-se apenas aos «consumidores», tornando-se necessário esclarecer se se aplica a todos os «utentes» (a Lei n.º 23/96, de 26 de Julho, que disciplina os «serviços públicos essenciais», refere-se a «utentes») ou apenas a quem utilize o serviço para fins privados, ou não profissionais (conceito, este, de «consumidor» adoptado já na primeira Lei de Defesa do Consumidor — artigo 2.º da Lei n.º 29/81, de 22 de Agosto —, e que precedeu a própria consagração constitucional do direito dos consumidores à reparação de danos, pela I revisão constitucional].

Mesmo admitindo um conceito amplo de «consumidor», suscitam-se dúvidas sobre a qualificação do direito à reparação de danos como «direito de natureza análoga» à dos direitos, liberdades e garantias. Isto, tendo em conta (para além de que a consagração desse direito não dispensa a previsão, a nível legal, da correspondente «situação de responsabilidade»), designadamente, que o dever do Estado de prever mecanismos preventivos e de ressarcimento de danos (a responsabilidade civil) causados por violações, quer de direitos absolutos, quer de direitos de crédito, não se restringe, de modo algum, às relações com consumidores, e antes resulta, no plano constitucional, logo da própria consagração das posições

subjectivas violadas — designadamente, e fora dos bens jurídicos pessoais, da garantia constitucional da propriedade privada.

Em terceiro lugar, o confronto com o direito à reparação de danos do artigo 19.º, n.º 1, da TGT não dispensaria, também, a resposta ao problema de saber se se prevê nesta disposição uma verdadeira *exclusão da responsabilidade civil* — do dever de reparação de danos —, ou, antes, uma limitação *do objecto do contrato* de transporte — uma limitação das obrigações contratuais do caminho de ferro, como a que resulta, claramente, do artigo 5.º, n.º 2, da TGT (que delimita os termos da própria obrigação de transporte). Neste último caso, uma eventual violação do *direito à reparação de danos* resultantes do não cumprimento do contrato seria apenas indirecta, estando, directamente, em causa os limites da obrigação contratual, e, quando muito, o direito à qualidade do serviço, cuja definição (e «justiciabilidade») se afigura bem mais problemática.

Por último, e decisivamente, a análise da validade da referida cláusula no plano do confronto com a referida norma constitucional carece, a meu ver, da necessária «*capacidade distintiva*» das *modulações admissíveis* (mesmo das admitidas no acórdão) do regime da responsabilidade civil. O legislador dispõe, em princípio, da liberdade de conformar mais ou menos limitativamente o regime da responsabilidade civil, seja deixando a perda ficar onde sobreveio, seja definindo condições para a obrigação de indemnização, seja limitando os danos ressarcíveis — por exemplo, a danos emergentes ou a um certo montante. Independentemente das questões de saber se tal conformação é particularmente justificada no caso de obrigação de prestação de um serviço público, se os exactos termos da sua validade devem ser censurados no plano infraconstitucional, ou se uma excessiva limitação da responsabilidade poderia violar outros parâmetros constitucionais, não me parece que se possam retirar logo do artigo 60.º, n.º 1, da Constituição da República os indispensáveis critérios de admissibilidade dessa limitação. Na dúvida sobre estes critérios, não me pronunciei no sentido da inconstitucionalidade. — *Paulo Mota Pinto*.

Declaração de voto

1 — Votei no sentido da não inconstitucionalidade da norma constante do artigo 19.º, n.º 1, da tarifa geral de transportes.

2 — Como o próprio acórdão aceita, esta norma não pode ser entendida desligadamente do quadro normativo estabelecido no artigo 5.º da mesma tarifa, relativo ao contrato de transporte ferroviário, até porque, segundo o disposto no n.º 1 deste preceito, essa norma, enquanto prevista na «presente tarifa», não pode deixar de integrar o bloco de juridicidade explicitado no preceito pelo qual o contrato de transporte se fica a reger, nele se incluindo, igualmente, o disposto na legislação vigente que respeite ao contrato de transporte.

Cumprir lembrar que tal preceito dispõe que «o contrato de transporte regula-se pela legislação vigente e pelo disposto na presente tarifa», sendo que por «tarifa» se deve aqui considerar o *regulamento* em causa, com base no qual se cobram taxas, pois, como se sabe, o termo verbal pode ser lido também como tipo tributário análogo a taxa, no âmbito do direito tributário.

3 — Ora, decorre desde logo desse artigo 5.º — sendo que se trata de uma ideia que se encontra presente na definição de toda a regulação efectuada na

tarifa — que o contrato de transporte se encontra sujeito a um específico regime legal no que tange à obrigatoriedade de transporte.

O caminho de ferro está obrigado, de acordo com o prescrito no n.º 2 do mesmo artigo, a contratar e a efectuar a prestação de serviço de transporte com o «passageiro que se conforme (ou aceite as) com as disposições da tarifa» e «sempre que os transportes sejam possíveis com os meios disponíveis que foram dimensionados para satisfazer as necessidades do tráfego normal» e «os transportes não sejam impedidos por factos que o caminho de ferro não possa evitar ou não possa remediar».

De acordo com tal regime, a prestação do serviço de transporte ferroviário aos passageiros que a demandem está sujeita aos princípios da universalidade, neste se incluindo a inadmissibilidade legal da possibilidade de escolha do contraente e de recusa de contratar, possível relativamente a outros bens. Por outro lado, o fornecimento desse serviço está sujeito a um princípio de qualidade elevada que é normativamente definida (cf. o artigo 7.º da Lei n.º 23/96, de 26 de Julho), afastando-se assim quaisquer critérios de padrões mínimos ou até de critérios médios na avaliação do grau de cumprimento da obrigação de transporte (cf. Carlos Ferreira de Almeida, «Serviços públicos, contratos privados», in *Estudos de Homenagem à Professora Doutora Isabel de Magalhães Colaço*, p. 132).

No caso, esse grau de qualidade está espelhado na obrigatoriedade de efectuar o transporte do passageiro que cumpra as disposições da tarifa, sempre que os transportes sejam possíveis com os meios disponíveis que foram dimensionados para satisfazer as necessidades do tráfego normal e os transportes não sejam impedidos por factos que o caminho de ferro não possa evitar ou não possa remediar.

Como é evidente, a sujeição do caminho de ferro a tais princípios assenta na concepção histórica e social, que o legislador ordinário acolheu, do transporte ferroviário como correspondendo a uma prestação de um serviço público essencial, necessário ao desenvolvimento económico e social, à afirmação da coesão territorial e ao bem-estar de toda a comunidade económica e política, cuja prossecução não pode deixar de ver-se como tarefa fundamental do Estado, com assento, entre o mais, no artigo 9.º da Constituição.

Nesta perspectiva, o transporte ferroviário representa o que hoje se designa por «actividade de interesse geral que satisfaz necessidades básicas dos cidadãos».

Ora, aqueles princípios a que a prestação do serviço de transporte ferroviário está subordinado opõem-se do ponto de vista económico-financeiro. Enquanto a satisfação do primeiro demanda que o legislador opte pelo estabelecimento de mecanismos de definição de preços ou de regimes de compensação que possibilitem o acesso de toda a gente a esta espécie de bens essenciais — logo, sem exigência de preço ou com fixação de preços acessíveis ou preços baixos, alheados dos valores normais que decorreriam do funcionamento do mercado em regime de livre concorrência — já o segundo implica que tenham de ser efectuados avultados investimentos financeiros pois só com base neles será possível manter um padrão elevado de qualidade.

Assim sendo, não pode a lei fundamental deixar de reconhecer ao legislador ordinário a discricionariedade

constitutiva para conformar os termos em que essa prestação de serviço público há-de ser feita, de modo a torná-la económico-financeiramente possível com os escasos recursos que o País possui. Um tal desiderato não poderá deixar de justificar que a extensão e expressão quantitativa do direito dos *consumidores* à reparação de danos, consagrado constitucionalmente, possa ser, no domínio dos prestadores de serviços de interesse económico geral, como é o caso, *diferente* do que sucede relativamente à actividade de prestação de outros bens, até por força dos próprios princípios constitucionais da necessidade e da proporcionalidade, pois não pode deixar de considerar-se que estes princípios postulam uma diferente exigência nos casos das actividades de prestação de bens ou de serviços sujeitos àqueles princípios específicos.

4 — Ora, ao contrário do que entendeu o acórdão, não vemos que o artigo 60.º, n.º 1, da Constituição, tenha um conteúdo prescriptivo-constitucional densificado de tal modo que afaste *toda* a possibilidade de o legislador ordinário — para atender ao regime especial de prestação de tal serviço público essencial ou de interesse económico geral — poder arredar, *salvaguardadas* algumas obrigações decorrentes dos princípios da proporcionalidade, como são as previstas na segunda parte do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa (obrigação de fazer seguir o passageiro e a sua bagagem, sem qualquer acréscimo de preço, independentemente da categoria do comboio, tipo de bilhete ou ainda que o passageiro tenha de viajar em classe superior, por um comboio que sirva a estação de destino do passageiro, pela mesma linha ou por outro itinerário, de maneira a permitir-lhe chegar ao destino com o menor atraso possível, ou a reembolsá-lo da importância correspondente ao percurso não efectuado, sem pagamento de qualquer taxa), o direito de indemnização pelos danos causados aos passageiros *resultantes de atrasos, supressão de comboios ou perdas de enlace*, direito esse que lhe adviria da violação por parte dos caminhos de ferro das regras a que o contrato de transporte está sujeito estabelecidas no referido n.º 2 do artigo 5.º da tarifa.

E dizemos isto aceitando que, no conceito de *consumidores* adoptado pela Constituição, cabem seguramente os *passageiros* dos comboios, enquanto utilizadores, fora da prossecução (nessa utilização) de qualquer actividade económica ou profissional, de um serviço público essencial ou de interesse económico geral. De resto, a questão que é posta respeita apenas à exclusão de responsabilidade contratual prevista no artigo 19.º da tarifa e esta refere-se apenas aos *passageiros*, não abrangendo a utilização profissional ou económica dos caminhos de ferro pelas empresas, no desenvolvimento da sua actividade. Na verdade, embora não haja que saber, para resolver o problema posto, se o conceito constitucional de *consumidores* abrange ambas as realidades económico-jurídicas, não poderá desconhecer-se que a utilização dos serviços de interesse económico geral (de que curamos) poderá ser passível de destrição, pelo menos a esse nível, podendo-se distinguir entre «utentes» (cf. a Lei n.º 23/96, de 26 de Julho) e «consumidores» (cf. o artigo 2.º da Lei n.º 29/81, de 22 de Agosto).

Ora, como o acórdão acentua, «do direito constitucional em causa, dada a forma como se encontra consagrado, não resulta que seja vedado ao legislador

ordinário efectuar modelações do regime ao mesmo atinente, por sorte que, necessariamente, tenham de ficar prescritas regras de acordo com as quais a totalidade dos danos sofridos pelo consumidor lesado tenha de ser ressarcida, quer do ponto de vista qualitativo, quer do ponto de vista quantitativo».

A exclusão de responsabilidade dos caminhos de ferro prevista na primeira parte do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa *apenas* abrange, desde logo, um leque *restrito* de factos susceptíveis de gerar responsabilidade contratual, *aí caracterizados* (atrasos, supressão de comboios, perdas de enlace), deixando *de fora* ainda, mesmo no âmbito objectivo da sua hipótese, outro universo de eventos que poderão ainda gerar responsabilidade contratual por danos (danificação de bagagem por manuseamento incorrecto, sua perda ou extravio, danos pessoais ocorridos durante o transporte por defeito ou avaria dos meios de transporte, etc.), de onde ser manifestamente excessivo falar-se, como se faz no acórdão, de uma exclusão absoluta da obrigação de indemnizar.

E é claro que já nem sequer se fala da responsabilidade extra-contratual, totalmente afastada da hipótese da norma declarada inconstitucional.

Não se pode, assim, sequer falar da existência de uma exclusão *de plano*, como supõe o acórdão, da responsabilidade contratual, a qual retiraria — reconhece-se — o mínimo de sentido útil da norma constitucional, resultando este nunca admissível, mesmo atendendo aos princípios da necessidade e da proporcionalidade.

5 — Por outro lado, não pode deixar de reconhecer-se que o contrato de transporte ferroviário de passageiros constitui, à face do disposto no artigo 5.º da tarifa, um típico contrato de adesão em cujo *figurino* legalmente delineado, no que respeita à definição da responsabilidade contratual, se inclui a norma do artigo 19.º, n.º 1.

Deste modo há que concluir, correspondentemente, que esta norma tem a natureza de cláusula contratual (cf. António Pinto Monteiro, *Cláusulas Limitativas e de Exclusão de Responsabilidade*, Coimbra, 1985, n. 561, p. 243).

Em tal domínio, vem-se aceitando a possibilidade de as partes contratantes poderem excluir algumas obrigações do conteúdo dos contratos, contanto que este não perca a sua função jurídico-económico-social típica, bem como a obrigação de responsabilidade, salvo em caso de dolo ou culpa grave (cf. António Pinto Monteiro, «Cláusulas limitativas do conteúdo contratual», in *Estudos Dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa*, pp. 283 e segs. e 291 e segs.).

Ora, a aplicação deste limite legalmente imposto à validade das cláusulas contratuais gerais ao contrato de transporte ferroviário não está excluída, desde logo, pelo dito artigo 19.º, n.º 1, sob pena de o fazer entrar em contradição com o afirmado no n.º 1 do artigo 5.º da mesma tarifa, acima transcrito.

Sendo assim, verifica-se que nem toda a responsabilidade contratual, mesmo que susceptível de ser enquadrada objectivamente na hipótese n.º 2 do artigo 5.º da tarifa, pode ser tida como excluída *pelo regime legal estabelecido pela referida tarifa*.

Nesta perspectiva, e tendo em conta o que vem sendo dito, e ao contrário do defendido no acórdão, há que qualificar a exclusão de responsabilidade prevista no artigo 19.º da tarifa como uma simples forma de limitação qualitativa e quantitativa da obrigação de indemnização, que está cingida às hipóteses aí concretamente

enunciadas, deixando de fora dela outras hipóteses de obrigação de responsabilidade (contratual fundada em dolo ou culpa grave, outros eventos susceptíveis de gerar responsabilidade contratual e responsabilidade extra-contratual).

6 — E vista assim a norma, não se vê, também, que ela não possa estar abrangida na extensão de discricionariedade normativo-constitutiva, relativa à densificação do direito dos consumidores à reparação de danos, deixada ao legislador ordinário, pela norma do artigo 60.º, n.º 1, da Constituição.

7 — Finalmente, importa concluir — afastada que está a hipótese de se tratar de uma exclusão *absoluta* do direito do consumidor à reparação por danos e dizendo a mesma respeito a uma actividade de fornecimento de serviço público de transporte ferroviário — que não se vê como é que o conteúdo do direito constitucional do consumidor à reparação de danos, consagrado no artigo 60.º, n.º 1, da Constituição, na própria densificação assumida pelo acórdão, possa continuar a justificar a ilegitimidade da concreta modelação do direito de indemnização expressada no mesmo acórdão. — *Benjamim Rodrigues*.

Declaração de voto

Votei vencida o presente acórdão quanto à alínea *b)* da decisão e, embora tivesse concordado com a alínea *a)*, entendi que a dimensão da inconstitucionalidade deveria ser mais extensa do que a determinada pelo acórdão.

Assim, quanto à alínea *b)*, penso que as normas em causa são inconstitucionais, porque as cláusulas de limitação da responsabilidade que as normas em crise consagram para o serviço de correios, na medida em que possam ir além de uma área de risco permitido e tolerável pelos utentes, em função do próprio interesse público, e em que permitam incluir eventuais comportamentos dolosos do serviço público de correios, introduzem uma desprotecção injustificada dos direitos do consumidor, violador dos artigos 60.º, n.º 1, e 18.º, n.º 2, da Constituição.

Quanto à alínea *a)*, considero que o apelo feito no acórdão ao artigo 5.º da tarifa geral de transportes não é justificado, não só por tal norma não constar do pedido (e não estar sequer excluída a sua inconstitucionalidade consequencial), como também porque tal norma ao consagrar cláusulas de um contrato de adesão, relativamente vagas e indeterminadas, poderia vir a limitar a responsabilidade do serviço de caminho de ferro numa dimensão excessiva e desproporcionada, tendo, aliás, em conta, a necessidade inultrapassável do utente em utilizar tal serviço em muitos casos. E não me parece que faça sentido afastar o problema de constitucionalidade só porque normas regulamentares possam ser tratadas como meras cláusulas de um contrato de adesão sujeitas ao respectivo regime comum, nos contratos entretanto celebrados, porque isso corresponderia afinal a considerar nula uma cláusula convencional com fonte legal, situação a que melhor corresponde a inconstitucionalidade da norma regulamentar por restrição desproporcionada dos direitos dos consumidores. — *Maria Fernanda Palma*.

Declaração de voto

Votei vencido quanto à decisão de não declaração de inconstitucionalidade das normas constantes dos arti-

gos 78.º, n.º 1, 79.º, n.º 1, 80.º, n.º 1, 81.º, n.º 1, alíneas *a*) e *b*), 82.º, n.º 1, e 83.º, n.º 1, todos do Regulamento do Serviço Público de Correios, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 176/88, de 18 de Maio, por — tal como foi maioritariamente entendido quanto à norma constante do primeiro período do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes, aprovada pela Portaria n.º 403/75, de 30 de Junho, alterada pelas Portarias n.ºs 1116/80, de 31 de Dezembro, e 736-D/81, de 28 de Agosto — considerar ser incompatível com o constitucionalmente garantido direito dos consumidores à reparação dos danos (parte final do n.º 1 do artigo 60.º da Constituição da República Portuguesa) a fixação de limites máximos (vários deles susceptíveis de conduzir a indemnizações claramente desrazoáveis) de responsabilidade quando tais limites são aplicáveis a toda e qualquer espécie de imputação subjectiva do acto lesivo ao serviço público e seus agentes, incluindo o dolo.

Reconheço que a desrazoabilidade dos limites fixados apresenta graus diversos, sendo menor nas hipóteses em que ao utente do serviço era consentido o recurso à remessa com valor declarado.

Porém, quanto aos *objectos à cobrança*, em que, por regra, o valor a cobrar é de presumir corresponder ao valor do objecto, é patente a desrazoabilidade da solução de, quando a perda, espoliação ou avaria do objecto tiver ocorrido antes da efectivação da cobrança, se admitir a redução da indemnização do utente à prevista para uma correspondência ou encomenda simplesmente registada. Isto em contraste com a solução consagrada para a hipótese de o objecto ter sido entregue sem o pagamento da totalidade da quantia devida, em que a indemnização, correspondente à importância não cobrada, surge como adequada, sendo certo que o utente é em tudo alheio à verificação de uma ou de outra das duas hipóteses.

Também quanto aos *títulos à cobrança não* procede o argumento do precedente acórdão que encontra alguma justificação para a restrição dos limites da indemnização na possibilidade de o utente usar o sistema de valor declarado.

Mais flagrante ainda é a situação prevista no artigo 80.º, n.º 1, em que o dano consiste na perda

ou inutilização de um *documento que foi apresentado para reprodução*, pois não se vislumbra qualquer racionalidade na transposição, para este caso, dos limites da indemnização devida pela perda de correspondência registada.

Se associarmos a desrazoabilidade (reconheço que de diferente grau) dessas soluções à possibilidade de esse regime valer para todo e qualquer tipo de culpa do serviço, incluindo condutas dolosas, não vejo como se possa sustentar estarmos ainda perante um solução constitucionalmente admissível de garantia efectiva do direito do consumidor à reparação de danos. — *Mário José de Araújo Torres*.

Declaração de voto

Voto vencido quanto à alínea *a*) da decisão, pois entendo que a norma constante do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes não ofende o n.º 1 do artigo 60.º da Constituição.

É, com efeito, manifesto que o serviço público de caminho de ferro tem uma configuração própria em dimensão, natureza e custos de exploração que o distingue dos serviços genericamente referidos no n.º 1 do artigo 60.º da Constituição.

Trata-se, além disso, de um serviço de relevante interesse público, tradicionalmente colocado a cargo da administração do Estado ou objecto de concessão, o que justifica a sua submissão a um específico regime de direito público de exploração destinado a viabilizar o seu funcionamento.

Entendo, por isso, que o n.º 1 do artigo 60.º da Constituição não pode servir de parâmetro de constitucionalidade à norma constante do primeiro período do n.º 1 do artigo 19.º da tarifa geral de transportes, aqui questionada.

Além disto, esta norma limita-se o estabelecer determinadas cláusulas de não ressarcibilidade no contrato de transporte pelo que, também por esta razão, não ofende o mencionado preceito constitucional. — *Pamplona de Oliveira*.

AVISO

- 1 — Abaixo se indicam os preços das assinaturas do *Diário da República* para o ano 2005 em suporte de papel, CD-ROM e Internet.
 2 — Não serão aceites pedidos de anulação de contratos de assinaturas com devolução de valores, salvo se decorrerem de situações da responsabilidade dos nossos serviços.
 3 — Cada assinante deverá indicar sempre o número de contrato de assinatura que lhe está atribuído e mencioná-lo nos contactos que tenha com a INCM.
 4 — A efectivação dos pedidos de contratos de assinaturas, bem como dos novos serviços, poderá ser feita através das nossas livrarias.
 5 — Toda a correspondência sobre contratos de assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa (fax: 213945750; e-mail: assinaturas@incm.pt).

Preços para 2005

(Em euros)

| PAPEL (IVA 5%) | | BUSCAS/MENSAGENS (IVA 19%) ¹ | | CD-ROM 1.ª série (IVA 19%) | | |
|-------------------------------|-----|---|-------|---|------------------------------|--------------------------|
| 1.ª série | 154 | E-mail 50 | 15,50 | Assinante papel ² | Não assinante papel | Assinatura CD mensal ... |
| 2.ª série | 154 | E-mail 250 | 46,50 | | | |
| 3.ª série | 154 | E-mail 500 | 75 | INTERNET DIÁRIO DO DIA (IVA 19%) | | |
| 1.ª e 2.ª séries | 288 | E-mail 1000 | 140 | 1.ª série | 120 | |
| 1.ª e 3.ª séries | 288 | E-mail+50 | 26 | 2.ª série | 120 | |
| 2.ª e 3.ª séries | 288 | E-mail+250 | 92 | 3.ª série | 120 | |
| 1.ª, 2.ª e 3.ª séries | 407 | E-mail+500 | 145 | INTERNET (IVA 19%) | | |
| Compilação dos Sumários | 52 | E-mail+1000 | 260 | Preços por série ³ | Assinante papel ² | Não assinante papel |
| Apêndices (acórdãos) | 100 | ACTOS SOCIETÁRIOS (IVA 19%) | | 100 acessos | 96 | 120 |
| | | 100 acessos | 35 | 250 acessos | 216 | 270 |
| | | 250 acessos | 70 | 500 acessos | 400 | 500 |
| | | 500 acessos | 120 | Ilimitado individual ⁴ | | |
| | | N.º de acessos ilimitados até 31-12 | 550 | | | |

¹ Ver condições em <http://www.inc.mpt/servlets/buscas>.² Preço exclusivo por assinatura do *Diário da República* em suporte de papel.³ 3.ª série só concursos públicos.⁴ Para assinaturas colectivas (acessos simultâneos) contacte-nos através dos endereços do *Diário da República* electrónico abaixo indicados.

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85

ISSN 0870-9963

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Os prazos para reclamação de faltas do *Diário da República* são, respectivamente, de 30 dias para o continente e de 60 dias para as Regiões Autónomas e estrangeiro, contados da data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO (IVA INCLUÍDO 5%)

€ 5,50



Diário da República Electrónico: Endereço Internet: <http://www.dre.pt>
 Correio electrónico: dre@incm.pt • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 57 50



INCM

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

LIVRARIAS

- Loja do Cidadão (Aveiro) Rua de Orlando Oliveira, 41 e 47 — 3800-040 Aveiro
Forca Vouga
Telef. 23 440 58 49 Fax 23 440 58 64
- Avenida de Fernão de Magalhães, 486 — 3000-173 Coimbra
Telef. 23 985 64 00 Fax 23 985 64 16
- Rua da Escola Politécnica, 135 — 1250-100 Lisboa
Telef. 21 394 57 00 Fax 21 394 57 58 Metro — Rato
- Rua do Marquês de Sá da Bandeira, 16-A e 16-B — 1050-148 Lisboa
Telef. 21 330 17 00 Fax 21 330 17 07 Metro — S. Sebastião
- Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099-002 Lisboa
Telef. 21 383 58 00 Fax 21 383 58 34
- Rua de D. Filipa de Vilhena, 12 — 1000-136 Lisboa
Telef. 21 781 07 00 Fax 21 781 07 95 Metro — Saldanha
- Rua das Portas de Santo Antão, 2-2/A — 1150-268 Lisboa
Telef. 21 324 04 07/8 Fax 21 324 04 09 Metro — Rossio
- Loja do Cidadão (Lisboa) Rua de Abranches Ferrão, 10 — 1600-001 Lisboa
Telef. 21 723 13 70 Fax 21 723 13 71 Metro — Laranjeiras
- Avenida de Roma, 1 — 1000-260 Lisboa
Telef. 21 840 10 24 Fax 21 840 09 61
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050-294 Porto
Telef. 22 339 58 20 Fax 22 339 58 23
- Loja do Cidadão (Porto) Avenida de Fernão Magalhães, 1862 — 4350-158 Porto
Telef. 22 557 19 27 Fax 22 557 19 29