

tado, ou contratado pelo governador-geral, segundo quadros provisórios que poderá estabelecer.

Art. 3.º Seja qual for a modalidade do seu provimento, o pessoal dos Serviços de Transportes Aéreos terá direito a gratificações especiais de voo e de serviços extraordinários diurnos ou nocturnos e a casa fornecida pelo Estado, quando deva residir nas proximidades dos aeródromos.

§ 1.º O governador-geral, ouvido o Conselho de Governo, estabelecerá o quantitativo das gratificações referidas no corpo do artigo, podendo fixar um mínimo mensal de gratificações a pagar ao pessoal que normalmente execute missões de voo.

§ 2.º O direito a casa fornecida pelo Estado pode ser substituído por um subsídio de renda de casa.

Art. 4.º A realização de despesas pelos Serviços de Transportes Aéreos obedecerá às regras de contabilidade que forem prescritas em regulamento.

Art. 5.º Este diploma entra imediatamente em vigor.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 8 de Agosto de 1955.—FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Raul Jorge Rodrigues Ventura*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* do Estado da Índia.—*R. Ventura*.

MINISTÉRIOS DO ULTRAMAR E DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 40 275

A publicação do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de Maio de 1954, provocou extenso, vivo e por vezes desencontrado debate.

Tratando-se, como efectivamente se trata, de um diploma cujo objecto respeita a todos os cidadãos, pois todos, em maior ou menor escala, são forçados, na prossecução dos respectivos interesses, a utilizarem as vias públicas, não pode surpreender que assim tenha acontecido. Com efeito, a regulamentação do trânsito só pode fazer-se à custa do mútuo sacrifício de tais interesses. É natural, portanto, que aqueles cuja liberdade é de algum modo restringida vejam em tal limitação motivo de queixumes, censuras e reivindicações.

O diploma em causa foi também, no desenvolvimento de um aviso prévio, apreciado na Assembleia Nacional, que, sem fazer a crítica do mesmo no tocante à sua estrutura geral, emitiu o voto de que algumas das suas disposições fossem revistas com urgência.

Este voto, quer pela interessada discussão que o precedeu, quer pela alta entidade de que proveio — e sem que se esquecessem observações de outra origem —, não poderia deixar de merecer a maior atenção por parte do Governo, que procurou dar satisfação às sugestões feitas em medida que se julga conciliar a economia dos transportes com a segurança do trânsito e a necessária protecção dos pavimentos.

Indicam-se em seguida os principais pontos examinados:

1. *Prioridade de passagem* (artigo 8.º). — O problema da prioridade de passagem é um dos mais debatidos e comentados que respeitam ao trânsito.

O código de 1930 (artigo 39.º) preceituava:

Nos cruzamentos de quaisquer estradas ou ruas a prioridade de avançar pertence, em regra, ao condutor cujo veículo se apresente pela direita; mas cumpre ao que transite de estrada de menor categoria, para outra de maior, usar de todas as

precauções; e da mesma forma procederão os condutores de veículos que saiam de qualquer prédio para entrar em ruas, estradas ou caminhos.

§ único. Nas aglomerações são aplicadas as mesmas disposições, salvo regras especiais da autoridade competente, fixadas de acordo com o Conselho Superior de Viação e devidamente anunciadas.

A volta deste artigo estabeleceram-se as maiores confusões e divergências.

Em primeiro lugar, é difícil saber qual o alcance a atribuir à expressão «em regra». Se se faz referência a uma regra, é porque se admitem excepções. Mas não se indicam quais sejam.

Por outro lado, não obstante se exigirem as maiores precauções aos condutores que vão entrar numa estrada de maior categoria, não se lhes impõe expressamente que cedam a passagem aos condutores dos veículos e animais que nela transitam.

Finalmente, não se sabe em função de que critério se determina a categoria das estradas.

Ao elaborar o novo código não podiam deixar de se ter presentes os problemas levantados pela aplicação do artigo 39.º do código de 1930. Por isso se ponderaram e analisaram cuidadosamente os diversos aspectos desta questão, acabando por adoptar-se o regime que, satisfazendo os compromissos recentemente assumidos no plano internacional, se afigurou ser o que melhor respondia às necessidades do nosso tráfego, tidas em conta as suas eventuais evoluções futuras.

Sobre esta matéria, e embora o sistema do código de 1930 ainda tivesse partidários, desenhavam-se fundamentalmente duas orientações: a dos que sustentavam deverem ter prioridade os condutores que se apresentam pela direita e a dos que entendiam que a prioridade de passagem deveria pertencer aos condutores que transitam na via de maior importância.

Embora se reconheça que o segundo sistema representa o objectivo a atingir, não se julgou aconselhável a sua adopção em termos genéricos, por não se encontrar um critério com base no qual, em cada caso, os condutores possam averiguar a categoria das vias em que transitam ou com que vão cruzar.

É certo que as estradas foram classificadas pelo plano rodoviário de 1945. Como saber, porém, em cada caso, qual a categoria que lhes corresponde segundo essa classificação? Quanto às estradas nacionais, ainda é possível averiguar a categoria daquela em que se transita pela cor do soco dos pequenos marcos previstos no respectivo estatuto. Mas nem assim desaparecem as dificuldades, pois também é preciso conhecer a categoria da estrada que se vai cruzar. E não é exacto que, como já se tem sustentado, a configuração desta dê em geral noção da sua importância. Há inúmeras estradas municipais de maior largura e com melhores pavimentos do que os das estradas nacionais concorrentes.

Na falta de um critério geral compatível com a segurança do trânsito, o único sistema viável é o da sinalização. Trata-se, porém, de uma solução que, além de muito dispendiosa, não é praticável de um momento para o outro nem porventura justificável senão em vias de intenso tráfego.

Nestas circunstâncias, julgou o Governo de adoptar o sistema consagrado no artigo 8.º do novo código, que pode resumir-se assim: a regra da prioridade é a da direita, salvo nas vias especialmente sinalizadas.

Acabam deste modo as confusões e divergências, sem prejuízo para os condutores que transitam nas estradas de tráfego muito intenso, nas quais, por meio da sinalização regulamentar — trabalho que a Junta

Autónoma de Estradas prepara — se procurará assegurar-lhes a prioridade de passagem.

Esta foi, aliás, a solução consagrada no código francês, publicado posteriormente, que determina:

No artigo 25.º, que o condutor vindo da esquerda é obrigado a ceder passagem aos demais;

No artigo 26.º, que fora das aglomerações, e por derrogação da regra do artigo 25.º, a prioridade pertence aos veículos que transitam nas estradas de grande circulação, as quais são fixadas por decreto e indicadas aos condutores por sinalização adequada.

E parece que para a mesma solução se orienta a Suíça, visto que o projecto do seu novo código — que apresenta a particularidade de articular da mesma forma que o código português — estabelece no artigo 37.º, destinado a regular a prioridade e mudança de direcção:

2. Nas intersecções o veículo que vem ao mesmo tempo da direita tem a prioridade sobre o outro, a não ser que o trânsito esteja regulado diferentemente por sinais ou pela polícia. Os veículos que transitem nas estradas sinalizadas como principais gozam de prioridade, mesmo que venham da esquerda.

Mas o código português foi ainda mais longe, sempre na preocupação de facilitar, na medida do possível, o trânsito nas estradas de maior tráfego. Para tal fim, impôs ao condutor que muda de direcção, quando a via em que transita não cruze com aquela em que vai entrar, a obrigação de ceder a passagem aos condutores de outros veículos ou animais. Dado que, na grande maioria dos casos, o que se verifica é a existência de entroncamentos desta natureza, e não a de verdadeiros cruzamentos, espera-se que esta medida venha beneficiar consideravelmente o trânsito nas vias mais importantes, tanto no interior das localidades como fora delas, sem comprometer com isso a indispensável segurança.

2. *Limite do comprimento da carga* (artigo 17.º, n.º 2). — O novo código preceituou que a carga não deverá exceder, em nenhum caso, o comprimento da caixa do veículo. Receia-se que esta disposição tenha como consequência diminuição acentuada no volume de carga até agora permitido.

Este receio é infundado. Na generalidade dos casos não houve modificação sensível em relação ao regime anterior, pois se, na verdade, a nova regulamentação limitou o comprimento da carga ao comprimento da caixa do veículo, em compensação elevou os limites: da altura da carga, em 50 cm; do comprimento da caixa, nos veículos de cabina avançada, em 10 por cento da distância entre os eixos.

Teve-se em vista evitar que o prolongamento da carga para a retaguarda da caixa levantasse problemas técnicos de aderência ao solo do rodado dianteiro, travagem, incidência de luzes, etc., problemas estes que têm impedido os próprios construtores de aumentarem o comprimento das caixas.

Como, porém, se impõe que a arrumação da carga se faça de modo a assegurar o equilíbrio do veículo, parado ou em marcha, elimina-se a disposição em causa, confiando-se em que serão tomadas as precauções necessárias para alcançar este objectivo.

3. *Transporte de pessoas fora dos assentos dos veículos* (artigo 17.º, n.º 3). — Pôs-se a questão de saber se esta disposição — segundo a qual é proibido em

qualquer veículo o transporte de pessoas fora dos assentos ou de modo a prejudicarem a segurança da condução, bem como a colocação de bancos suplementares, destinados a aumentar a lotação aprovada — impunha em qualquer caso a observância desta lotação.

Não se teve esse intuito. Quis-se unicamente impedir o transporte de passageiros fora dos assentos do veículo e a colocação de assentos suplementares. Aliás, a interpretação do preceito conduz a esta conclusão.

A lotação aprovada não poderá ser excedida apenas nos veículos empregados em transportes públicos, mas por força do disposto no artigo 230.º do Regulamento de Transportes em Automóveis. Quanto aos restantes veículos, o regime é o acima enunciado.

No entanto, para evitar dúvidas de qualquer espécie e a fim de se traduzir claramente o objectivo que se tinha em vista, dá-se nova redacção ao n.º 3 do artigo 17.º

4. *Limites de peso e pressão sobre o solo* (artigo 18.º, n.º 1). — Esta disposição proíbe o trânsito nas vias públicas, sem autorização especial, aos veículos e outros aparelhos que exerçam sobre o solo pressão superior a 80 kg por centímetro de largura do aro metálico das rodas ou das superfícies rolantes ou 150 kg por centímetro de largura do aro pneumático, em qualquer dos casos medida na parte em contacto com o solo.

O limite fixado pelo antigo código era de 150 kg por centímetro de largura do aro, fosse metálico ou pneumático.

Este critério uniforme, no parecer da Junta Autónoma de Estradas, é manifestamente inconveniente, visto que, enquanto o pneu tem uma grande superfície de contacto com o solo, a superfície do aro metálico, nos pavimentos rígidos ou semi-rígidos (betão de cimento ou calçada), não pode considerar-se superior à correspondente a um contacto na extensão de 2 cm, medido segundo o perímetro da roda, para os diâmetros correntes, ou seja praticamente linear.

Em relação a tipos de pavimento mais deformáveis, tais como macadames e pavimentos betuminosos de técnica menos perfeita (semipenetração e revestimentos superficiais duplos ou triplos), o contacto faz-se em extensão maior, não se julgando, porém, que possa exceder 4 cm, medidos também segundo o perímetro da roda.

Considerando o caso de um carro de parrelha, a superfície de contacto com o pavimento será:

- a) No caso de *pavimentos rígidos ou semi-rígidos*, de $2 \times 7 \text{ cm} \times 2 \text{ cm} = 28 \text{ cm}^2$, que, para a carga de 80 kg/cm fixada no código, permite o peso bruto de $2 \times 7 \text{ cm} \times 80 \text{ kg} = 1120 \text{ kg}$, determinando uma pressão sobre o pavimento de $1120 \text{ kg} : 28 \text{ cm}^2 = 40 \text{ kg/cm}^2$;
- b) No caso de *pavimentos mais deformáveis*, de $2 \times 7 \text{ cm} \times 4 \text{ cm} = 56 \text{ cm}^2$, a que corresponde uma pressão sobre o pavimento de 20 kg/cm^2 .

Para o limite fixado pelo código antigo (150 kg/cm) ter-se-ia uma pressão sobre o pavimento de 75 kg/cm^2 para os pavimentos rígidos ou semi-rígidos e de $37,5 \text{ kg/cm}^2$ para os pavimentos mais deformáveis, como macadames e betuminosos de técnica menos perfeita; nesta base, para os pavimentos betuminosos de técnica mais cuidada (betão betuminoso e argamassa betuminosa) ter-se-ia um valor intermédio, da ordem de 50 kg/cm^2 , dada a fraca deformabilidade destes pavimentos.

No parecer da Junta Autónoma de Estradas, estas pressões implicam solicitações nos pavimentos que não devem ser mantidas e que, só por si, justificam a necessidade de reparações frequentes nas estradas.

Os mais modernos métodos para o estudo dos pavimentos betuminosos, por mistura, indicam os valores-limites das pressões que estes pavimentos podem suportar.

No Laboratório Nacional de Engenharia Civil, como na Junta Autónoma de Estradas, estes pavimentos são estudados pelo método Marshall, que fixa, segundo as normas americanas, os valores mínimos da carga de rotura dos provetes de ensaio em 450 kg para os betões betuminosos e 250 kg para as argamassas betuminosas, a que corresponde, para a área do provete de 63 cm², a pressão unitária de 7 kg/cm² e de 4 kg/cm², respectivamente.

Quer isto dizer que a Junta Autónoma de Estradas não poderá construir pavimentos para esta carga de rotura, se tiver de admitir cargas rolantes exercendo pressões da ordem de 50 kg/cm², mesmo que, como em geral faz, considere valores bastante superiores aos fixados pelas normas americanas e procure estudar composições granulométricas de inertes que assegurem cargas de rotura da ordem de 900 kg, correspondendo à pressão sobre o pavimento de cerca de 15 kg/cm².

Na prática, segundo informação também da Junta Autónoma de Estradas, verifica-se que os carros de tracção animal têm os aros em más condições, arredondados e com largura efectiva de contacto que frequentemente se reduz a cerca de metade da largura regulamentar, o que traz como consequência o facto registado de em certas estradas do Norte do País as guias de cantaria de granito, que bordam as faixas de rodagem em calçadas de paralelepípedos ou de cubos, serem cortadas pelos rodados dos carros de bois.

Acontece ainda que calçadas de pedra menos rija, como certos granitos do Norte e alguns calcários do Sul (Faro), são cortadas pelos aros metálicos dos actuais carros, quando carregados.

Em face do exposto, entende o Governo que o limite fixado no novo código é de manter, representando até acentuada tolerância em relação ao que seria tecnicamente exigível para defesa dos pavimentos da rede rodoviária nacional (estradas e ruas). Aliás, se se adoptarem rodados de pneu (tendência que, em certas regiões, se vem acentuando nos últimos quinze anos), ou se se aumentar a largura dos aros metálicos, julga-se que poderão manter-se as actuais capacidades de transporte.

Em França o limite fixado é de 150 kg/cm, mas os aros metálicos são, em geral, mais largos do que os mínimos regulamentados, para poderem circular com facilidade em terrenos arenosos, além de que às condições climáticas correspondem menores temperaturas ambientes, circunstância esta que para os pavimentos betuminosos tem particular importância, dada a susceptibilidade da sua resistência à deformação com as variações de temperatura.

Atendendo, porém, a que a restrição das cargas acarreta, de momento, prejuízos directos aos proprietários e usuários dos veículos de aros metálicos, e considerando o elevado número destas viaturas, autoriza-se o seu trânsito, nos termos em que o código de 1930 o permitia, por mais cinco anos.

5. Limites de dimensões dos veículos (artigo 19.º):

a) Foi também levantado o problema dos limites de largura da carga.

O novo código manteve a largura já anteriormente autorizada: 2,45 m.

Sustentou-se, porém, que, para melhor utilização dos veículos, haveria vantagem em permitir que a carga excedesse a caixa em 10 por cento, isto é, que o seu contorno exterior máximo passasse a ser de 2,70 m.

Será isto viável, atentas as dimensões da maioria das nossas estradas?

A rede de estradas nacional, como, aliás, acontece em todo o Mundo, é constituída em grande parte por vias de traçado antigo, construídas na época da tracção animal, que tiveram de ser sucessivamente adaptadas ao tráfego automóvel. Só 9 por cento têm largura igual ou superior a 6 m, sendo a das restantes entre 4,80 m e 5,60 m.

Por outro lado, embora grandemente beneficiadas, ainda apresentam curvas de pequeno raio, que dificilmente permitem a inscrição dos grandes camiões de carga e de passageiros e, em muitos casos, não consentem mesmo o seu cruzamento.

Nestas circunstâncias, a segurança da sua utilização exige que se impeça de maneira efectiva o trânsito de veículos cuja carga, por vezes, apresentava largura superior a 4 m, o que, até agora, se fazia a coberto do pagamento duma pequena multa. E, pela mesma razão, não se vê que seja possível autorizar indiscriminadamente o trânsito de veículos com carga de largura de 2,70 m, cujo cruzamento ocuparia 5,40 m, sem contar com a distância que a prudência exige mantenham entre si.

Mas já se julga possível atender esta pretensão quanto às vias cuja faixa de rodagem tenha largura igual ou superior a 6 m, e neste sentido se modifica o artigo 19.º do código.

Nos demais casos a possibilidade de aumentar a altura da carga em 50 cm e de prolongar, sem prejuízo do equilíbrio do veículo, o seu comprimento, para a frente e para a retaguarda, parece ao Governo constituir compensação para a limitação imposta à sua largura.

O projecto suíço estabelece na alínea a) do artigo 9.º que «a largura dos veículos não ultrapassará 2,30 m, carga compreendida, salvo em certas estradas, em que aquela largura pode ir até 2,50 m».

b) No que respeita às dimensões, não veio o novo código trazer quaisquer embaraços ao trânsito de máquinas agrícolas, designadamente ao conjunto tractor-debulhadora-fagulheiro-enfardadeira.

O artigo 19.º fala apenas em «veículos», ao contrário do que sucede com outras disposições do código, em que expressamente se referem as máquinas agrícolas e industriais ou «outros aparelhos». É que, tal como acontecera já com o código anterior, não se reconheceu a necessidade de tornar extensivo, neste aspecto, a estes aparelhos o condicionalismo estabelecido para os veículos propriamente ditos; não só porque as suas deslocações nas vias públicas se fazem muito lentamente, como também porque, em regra, se realizam em pequenos trajectos.

Nestas condições, o artigo 19.º do código não é aplicável às máquinas agrícolas, do mesmo modo que, não se tratando de verdadeiros veículos, não devem estas considerar-se compreendidas nas limitações impostas pelo n.º 8 do artigo 27.º para o número de reboques atrelados aos automóveis.

Continuarão, portanto, estes aparelhos a transitar sem quaisquer restrições no que respeita às suas dimensões máximas, enquanto a experiência não aconselhar a adopção de medidas semelhantes às que se fixaram para os veículos propriamente ditos.

6. Acessórios (artigo 35.º, n.º 3). — Obrigava esta disposição a que em todos os automóveis pesados destinados ao transporte de mercadorias se instalasse um dispositivo que permitisse a tracção de reboques.

A mobilização das forças armadas implica normalmente, entre outras, a requisição de veículos automóveis,

quer para transporte de pessoal, quer para transporte ou tracção de material.

Estes veículos devem, como é evidente, permitir, quanto possível, a sua utilização imediata. Tal circunstância determinou a inclusão no código da disposição citada. Afirmou-se, porém, que esta acarreta um encargo que não deve competir aos proprietários dos veículos. Por isso se elimina, na esperança de que outras medidas a adoptar directamente pelos Ministérios interessados sejam suficientemente eficazes e evitem o seu restabelecimento.

7. Luzes dos velocípedes (artigo 38.º, n.º 5). — Esta disposição impõe que os velocípedes sejam providos de uma luz branca à frente e, à retaguarda, além de um reflector, de uma luz vermelha. Esta última exigência tem sido considerada excessiva.

A verdade, porém, é que a única inovação respeita ao reflector, visto que o § 3.º do artigo 2.º do Decreto n.º 25 202, de 1 de Abril de 1935, estabelecia já que as bicicletas deveriam ser munidas de uma lanterna de luz branca ou amarela à frente e de uma lanterna de luz vermelha à retaguarda.

É certo que no período da última guerra se isentaram os proprietários de velocípedes da instalação da luz vermelha à retaguarda, dadas as dificuldades de importação dos respectivos dispositivos.

Tais dificuldades, contudo, não existem hoje. Nada parece, portanto, poder opor-se à execução de uma medida que, se há precisamente vinte anos a intensidade do tráfego já exigia, se julga ser hoje, por maioria de razão, inteiramente justificável.

Aliás, é sobretudo a segurança do condutor de velocípedes que se tem em vista, pois é ele, a grande maioria das vezes, quem mais sofre em caso de acidente causado por automóvel que siga à sua retaguarda.

Rectifica-se, no entanto, a disposição deste n.º 5, que impunha dever a luz branca ou amarela da frente iluminar o solo numa distância de 20 m, no sentido de que se trata de uma distância máxima. E deixa também de se exigir que a luz vermelha seja visível a 150 m.

8. Trânsito de animais (artigo 39.º). — Na essência, as críticas e os reparos feitos a este artigo dizem respeito: à obrigação de deixar livre a metade direita da faixa de rodagem; à limitação do número de animais que deve constituir cada agrupamento de gado; à exigência de uma distância mínima entre dois agrupamentos; ao uso obrigatório de bandeiras vermelhas a assinalar a testa e a cauda de cada agrupamento que tenha mais de dois condutores; às condições estabelecidas para o trânsito de gado bravo nas vias públicas. As três primeiras questões são as mais debatidas e assentam fundamentalmente em razões de ordem económica, derivadas da exigência de maior número de guardas na condução de animais agrupados.

Aquelas disposições, em obediência ao princípio fundamental que presidiu à organização do código — garantir a utilização das vias públicas, nas indispensáveis condições de segurança e economia, a todos os seus utentes — visavam, por um lado, a que a condução de animais agrupados se fizesse de maneira a deixar livre metade da largura da faixa de rodagem e, por outro, a impedir que se formassem grandes filas de trânsito sem descontinuidades, as quais sempre originam atrasos prejudiciais à boa economia dos transportes, designadamente pela impossibilidade da realização de ultrapassagens. Esta dupla finalidade informou toda a elaboração do artigo em causa.

A obrigação de deixar livre metade da faixa de rodagem representa também até certo ponto uma imposição da Convenção sobre trânsito rodoviário de 1949,

aprovada para adesão pelo Decreto-Lei n.º 39 904, de 13 de Novembro último, a qual, no seu artigo 9.º, n.º 3, diz:

Os animais devem ser mantidos o mais próximo possível do bordo da estrada, nas condições previstas pela legislação nacional.

E o mesmo se verifica pelo que toca às disposições que visavam ao segundo dos objectivos acima referidos — impedir a formação de grandes filas de trânsito —, que foram informadas pelo artigo 8.º, n.ºs 3 e 4, da Convenção:

3. Os comboios de veículos ou de animais devem ter o número de condutores previsto pela legislação nacional.

4. Os comboios, quando for necessário, devem ser divididos em secções de comprimento moderado e separados dos seguintes por intervalos grandes para assegurar a comodidade do trânsito. Esta disposição não é aplicável nas regiões onde há migrações de tribos nómadas.

No entanto, procurando dar satisfação, na medida do possível e sem prejuízo de maior do fim em vista, aos reparos levantados, limitam-se as exigências a fazer no trânsito de gados: à obrigação genérica de deixar livre metade da largura da faixa de rodagem, sem se tomarem quaisquer medidas conducentes à realização deste objectivo; a que não seja excedido um determinado número de cabeças de gado a cargo de um condutor, apenas em relação ao gado cavalhar, muar, bovino e asinino; e a que o gado bravo seja acompanhado de bois de cabresto e campinos a cavalo, eliminando-se as demais condições a que se subordinava o respectivo trânsito.

Finalmente, deve esclarecer-se que, ao contrário do que parece ter-se depreendido, em nenhum preceito do código se tornou obrigatório o transporte de gado em automóvel ou em caminho de ferro. Apenas se afirmou no seu preâmbulo que, dada a utilização que esta forma de deslocação de gado vai tendo, se previa a possibilidade de proibir em algumas vias públicas o trânsito de animais agrupados.

9. Carta de condutor de tractor agrícola (artigo 46.º, n.º 6). — Foi criticado o facto de a carta de condutor de tractor agrícola não autorizar o respectivo titular a conduzir veículos desta espécie em percursos superiores a 50 km, a contar do respectivo local de recolha, ou à distância deste à estação ou apeadeiro de caminho de ferro mais próximos.

Tal medida não é uma inovação do código. Nesta matéria não se fez senão consagrar a doutrina do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 38 070, de 24 de Novembro de 1950.

Para bem compreender o seu alcance, importa referir as circunstâncias que originaram a sua publicação.

Pelo regime do código de 1930, os tractores exclusivamente affectos ao serviço da lavoura não eram considerados veículos automóveis, dado que, ao tempo, as suas características técnicas diferiam em muito da generalidade daqueles veículos. Assim, o trânsito de tractores agrícolas nas vias públicas, que então só esporadicamente se fazia, era levado a cabo com dispensa das exigências impostas ao trânsito de veículos automóveis.

Com o correr dos tempos, porém, aqueles tractores evoluíram de forma que muito os aproximou dos veículos automóveis, não se encontrando fundamento técnico para os manter em classe à parte. Deste ponto de vista, justificava-se, portanto, a sua inclusão naquela categoria, sujeitando-os às disposições legais que regulavam o trânsito destes veículos nas vias públicas, no-

meadamente no que respeita à condução, que só seria de autorizar a condutores de automóveis pesados devidamente encartados.

Foi preciso, porém, atender às funções económicas e aos interesses ligados à utilização dos tractores agrícolas e encontrar uma solução transaccional que, sem grave prejuízo da segurança da estrada, levasse em conta tais interesses.

Decidiu, pois, o Governo publicar o Decreto-Lei n.º 38 070 citado, que, embora considerando os tractores agrícolas, como as respectivas características técnicas exigiam, veículos automóveis, os sujeitou a um regime especial, com vista precisamente a conseguir um equilíbrio entre os interesses da lavoura e os da segurança do trânsito.

Pelo referido diploma criou-se a categoria de condutor de tractor agrícola. Apesar de submetidos a exame para obter a competente carta, estes condutores prestam provas acentuadamente mais simples que as dos restantes, sendo-lhes também exigida muito menor preparação geral e técnica. Assim a lavoura não se viu na necessidade de recrutar para o seu serviço grande número de condutores de automóveis pesados, como aconteceria se se tivesse enveredado pela aplicação do regime geral.

Mas era necessário atender também aos interesses da segurança do trânsito. Como fazê-lo, porém?

O tractor agrícola é um veículo que trabalha predominantemente no campo. A sua permanência na estrada, se não accidental, tem de considerar-se apenas como uma actividade complementar daquela que normalmente lhe compete. E para o preenchimento desta função os tractores agrícolas efectuem, na grande maioria dos casos, transportes a curta distância. As necessidades normais da lavoura estão, pois, satisfeitas desde que a intervenção dos condutores de tractor agrícola fique limitada a estes transportes.

Ir mais além e permitir que verdadeiros automóveis pesados sejam conduzidos em extensos percursos por quem não prestou provas demonstrativas de que reúne a idoneidade técnica requerida para o efeito seria comprometer a segurança do trânsito, sem que, em contrapartida, daí adviessem grandes benefícios para a lavoura.

Aliás, só porque se fez esta limitação, além das relativas ao respectivo tráfego, é que se isentaram os tractores agrícolas do imposto de compensação.

Pelo que antecede, não se viu razão para ampliar ainda mais o regime de excepção em que, nesta matéria, vive a lavoura e comprometer, sem motivo plausível, a segurança do trânsito, autorizando os condutores de tractores agrícolas a uma longa permanência na estrada.

Eis porque pareceu ao Governo de manter esta restrição, que, como se referiu já, data de 1950, e contra a qual não tinham sido feitos reparos. Mas, porque agora estes apareceram, apresentando-a como inconveniente, passa a permitir-se que aqueles condutores exerçam a condução em percursos que excedam 50 km, quando se dirijam a prédios rústicos ou urbanos do proprietário do tractor.

10. Habilitações mínimas exigidas para a obtenção da carta de condutor profissional (artigo 47.º, n.º 3). — A criação da categoria de condutores profissionais era uma velha aspiração desta classe, que, como é natural e acontece nas demais profissões, pretende valorizar-se e defender-se da concorrência de adventícios.

Considerando esta pretensão fundada, e julgando que assim poderia contribuir para maior eficiência dos transportes públicos e de grande parte dos transportes particulares e do mesmo passo simplificar as exigências a

fazer aos não profissionais, o Governo resolveu dar-lhe satisfação.

Criou, por isso, o novo código a categoria de condutor profissional e, ao estabelecer as condições que estes condutores deviam preencher, foi naturalmente mais exigente com eles do que com os restantes. Assim, no tocante a habilitações literárias, exigia a uns a 4.ª classe da instrução primária, enquanto para os demais se satisfazia com a 3.ª. Aquela exigência tem sido, porém, considerada inconveniente e excessiva.

Em exposição dirigida em tempos ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações por todos os sindicatos de motoristas do País, pedia-se que o exercício da profissão de condutor ficasse dependente: de rigoroso exame médico e psicotécnico; frequência de três anos duma escola profissional ou habilitação equivalente; idoneidade moral e política devidamente comprovada; idade mínima de 21 anos; cumprimento dos deveres militares.

Mas, sem ir tão longe, julgou-se inteiramente justificável o princípio de que às maiores exigências de ordem técnica feitas aos profissionais correspondessem também maiores exigências quanto às habilitações literárias.

Aceita-se, porém, dados os inconvenientes que foram apontados, que, em 1955 e 1956, período que se considera suficiente para que se façam sentir mais profundamente os efeitos da campanha de educação de adultos, levada a cabo pelo Ministério da Educação Nacional, se limite à 3.ª classe a habilitação exigida aos condutores profissionais, embora se não desconheça que, apenas com esta habilitação, dificilmente poderão atingir a preparação técnica reputada necessária.

11. Inspeções médico-sanitárias (artigo 50.º):

a) Preceitua este artigo que as inspeções médico-sanitárias a que se refere o código se efectuem nas delegações ou subdelegações de saúde. Observou-se que as subdelegações de saúde não estão em condições de fazer as inspeções com garantia de suficiente rigor, ou só excepcionalmente o estarão, já porque as mesmas inspeções exigem certa especialização do pessoal, já porque requerem instalações e material adequados, requisitos estes que não se encontram em muitas subdelegações de saúde, mas é de supor existirem sempre nas delegações.

Ora, se é verdade que para o exercício das funções de subdelegado não é exigida a especialização referida, o mesmo acontece para as de delegado. Mas o certo é que, por um lado, na esmagadora maioria dos casos, o médico examinador não carece de qualquer especialização e, por outro, quando as inspeções suscitam a mais pequena dúvida, os interessados, tal como acontece com os amputados, paralíticos, deformados, monoculares, surdos totais de um ouvido, etc., são sujeitos obrigatoriamente a junta médica, que solicita os exames especializados necessários a um julgamento esclarecido. E, nestes casos, tanto ao subdelegado, como ao delegado, não é reconhecida competência para julgar, só por si, da aptidão dos interessados.

As inspeções têm sido feitas desde sempre pelas subdelegações e, só a partir de 1945, também por algumas delegações. E o serviço tem corrido satisfatoriamente, embora, como é humano, com faltas esporádicas dumas e doutras.

Quanto às instalações, é incontestável que as delegações de saúde as têm muitíssimo melhores que as subdelegações. Mas, se o subdelegado tem de exercer as suas funções sanitárias e fazer todos os outros exames em piores condições que o delegado, parece que também poderá continuar a fazer o dos condutores de veículos automóveis.

Em conclusão: as inspecções médico-sanitárias nas subdelegações de saúde são tecnicamente possíveis, sem que com isto se queira significar que a apreciação de todos os motivos de reprovação enunciados no Regulamento do Código da Estrada esteja ao alcance do médico examinador, quer se trate do subdelegado, quer do delegado de saúde. Pensar assim seria negar a necessidade das juntas médicas, dos exames especializados previstos no mesmo regulamento e exigidos em muitos casos (oftalmológico, otológico, neurológico, psiquiátrico, psicotécnico, radiológico, electrocardiográfico, etc.) e até da própria especialização. Além de que os meios de que as delegações de saúde actualmente dispõem não lhes permitiriam arcar com o acréscimo do trabalho resultante da centralização das inspecções, mesmo considerando apenas as dos candidatos a condutores, quanto mais se ainda tivessem de fazer os exames periódicos de revisão de todos os condutores do respectivo distrito.

Há a referir ainda os incómodos e despesas que teriam de suportar os interessados se fossem obrigados a deslocar-se, uma ou mais vezes, à sede do distrito, quando a deslocação à sede do concelho é bastante mais fácil e muito menos onerosa. Foi este também um dos aspectos que se teve em vista ao prever-se o exame nas subdelegações, uma vez que a comodidade do público não pode deixar de ser considerada, desde que não sejam prejudicadas as exigências técnicas.

b) Afirmou-se também a conveniência da obrigatoriedade dos exames psicotécnicos.

Não se discute a vantagem destes exames e eles estão previstos com carácter obrigatório em vários casos, como sejam: ausência de visão num dos olhos, amputação ou impotência funcional dos membros, rigidez ou mal formação da coluna vertebral, etc. A eles serão também submetidos quaisquer indivíduos em relação aos quais as juntas médicas os reputem necessários e bem assim os condutores que cometam determinadas transgressões às leis do trânsito, os que conduzam em estado de embriaguez, etc.

Todavia, os exames psicotécnicos não são recomendados no relatório de 24 de Outubro de 1952 dos peritos da Comissão de Transporte e Comunicações do Conselho Económico e Social das Nações Unidas, encarregados do estudo sobre a uniformização das formalidades para a concessão da carta de condução de veículos automóveis (Doc. E/CN 2/133 — E/CN 2/Conf. 2/3), nem se tem conhecimento de exigência idêntica, com aspecto generalizado a todas as categorias de condutores, em qualquer país.

A adopção sistemática deste método poderia trazer maior rigor à selecção dos motoristas, eliminando grande número de indivíduos que os restantes meios de observação não rejeitam. Mas a sua generalização é ponto delicado, que deverá ser estudado circunstanciadamente nos seus múltiplos aspectos pelas entidades competentes.

Antes de adoptar esta medida, que provavelmente colocaria o País em posição de destaque em matéria de exigências na selecção de condutores, há efectivamente que ponderar as possibilidades práticas da sua realização, o número e a localização dos centros de exame, a duração e periodicidade destes, a necessidade de grandes deslocações dos interessados, etc.

Haveria ainda a considerar o aspecto da subordinação sistemática a esta observação apenas de algumas categorias de condutores.

Em qualquer das hipóteses, generalização ou restrição a certas categorias de condutores, ter-se-ia também de ter em conta a qualidade e profundidade do exame psicotécnico a realizar.

c) Finalmente, ainda que se não trate de matérias constantes do código, mas do seu regulamento, convém

esclarecer devidamente dois problemas sobre os quais incidiram diversas observações: a exigência feita quanto à acuidade auditiva e a não aceitação da prótese acústica.

Os principais comentários sobre a acuidade auditiva basearam-se exclusivamente na alínea h) da instrução 4.^a das «Instruções para exames de aptidão física para condutores de automóveis», que foram consideradas como constituindo um capítulo do Código da Estrada. No entanto, tal instrução não foi reproduzida nem no código, nem no seu regulamento, tendo, como as demais, deixado de aplicar-se por força das disposições deste último, no qual se estabelece, como norma geral, que a acuidade auditiva em cada ouvido inferior a $1/2$, equivalente à voz ciciada a 3 m, é motivo de reprovação.

Tal limite, sobre o qual não houve tolerâncias até 1 de Julho de 1954, foi estabelecido pela Direcção-Geral de Saúde em 1932, e até agora nunca este regime, muito anterior ao código francês, tinha sido objecto de qualquer crítica.

Nestas condições, o facto apontado de nenhum acidente ter sido motivado por surdez dos motoristas só confirma que o critério seguido nas inspecções médicas é bom e deve ser mantido, pois os condutores deficientes de audição foram seleccionados, precisamente, segundo as normas agora criticadas.

Contudo, com o intento de atender à situação dos deficientes auditivos, admitiram-se no regulamento do código como tolerâncias, para certas categorias de condutores, a acuidade binauricular à voz ciciada a 2 m ou a 3 m num ouvido e a 1 m no outro, e até a surdez total dum com o outro normal, neste caso condicionada à localização do volante de direcção, a fim de que o ouvido não fique do lado em que o vidro do carro se encontra normalmente aberto, facilitando assim uma melhor percepção dos sons e ruídos.

Assim, e ao contrário do que se depreendeu, estabelece-se uma situação paralela entre os deficientes de audição e os outros minorados: tanto podem guiar os que têm falta de uma mão, dum pé, duma perna, dum olho, como os que são surdos dum ouvido, mantendo-se as tolerâncias fixadas em 1 de Julho de 1954.

d) Em 1950 a Direcção-Geral de Saúde admitiu a prótese acústica, mas julgou cada caso em particular, e só depois de exames por junta médica, otológico, psicotécnico e prático de condução, com aparelho de prótese.

Decorridos quatro anos, a experiência aconselha não dever considerar-se eficiente e satisfatória a correcção de deficiência auditiva por aparelho de prótese para efeitos de condução de automóveis.

Entre outras, militam a favor desta opinião as seguintes razões:

1.º Dificuldade ou muitas vezes impossibilidade de se indicar cientificamente e encontrar o aparelho conveniente para a deficiência em causa. Não consta que médicos otorrinolaringologistas prescrevam este ou aquele aparelho e garantam a sua eficiência, à semelhança do que fazem, com precisão e conhecimento científico, os oftalmologistas na prescrição de óculos de correcção. O minorado de audição procura os vários comerciantes de aparelhos, experimenta muitos, e escolhe empiricamente aquele que reputa melhor. Embora estes aparelhos possam melhorar a audição, não permitem localizar, com frequência, os sons ou ruídos ouvidos. A prótese acústica não oferece, assim, a garantia de escolha e correcção adequadas, como a prótese visual.

2.º A fiscalização do uso e funcionamento do aparelho é praticamente impossível, em especial daqueles que

funcionam com pilhas. E, sendo a sua manutenção dispendiosa, é de aceitar de antemão que os indivíduos menos abastados queiram poupar o gasto das pilhas, utilizando o aparelho o menos possível.

3.º Os peritos da Comissão de Transporte e Comunicações do Conselho Económico e Social das Nações Unidas, no relatório já referido, recomendam para os condutores de motociclos e automóveis ligeiros, com exclusão de táxis, o seguinte:

A surdez parcial não é motivo de reprovação dum candidato, desde que este seja capaz de ouvir os sinais sonoros usuais durante o exame prático feito na via pública. A comissão é de opinião de que este exame deve ser feito sem aparelho de prótese no estado actual do progresso de tais aparelhos.

E as determinações do Ministério das Obras Públicas francês estipulam também para automóveis de turismo e motociclos que:

Especifica-se que a insuficiência do ouvido não poderá ser suprida com aparelhos amplificadores de som.

12. *Instrução, instrutores e escolas de condução* (artigos 51.º a 53.º). — Fizeram-se reparos quanto à exigência de licenças para o ensino e aprendizagem da condução automóvel e para a utilização de veículos nessa actividade.

A verdade, porém, é que estas exigências não são feitas em termos genéricos. Há que distinguir entre instrução remunerada e instrução gratuita. Se a instrução é remunerada, só pode ser ministrada por instrutor devidamente habilitado e em veículo especial. Mas se é gratuita, pode ser realizada por qualquer condutor e em qualquer veículo, salvo as restrições impostas nos centros mais populosos pela complexidade especial do trânsito.

Este regime estava já em vigor antes da publicação do código.

Onde houve inovação foi na criação da licença de aprendizagem. Mas tal inovação fez-se unicamente no interesse dos instrutores, que, antes de iniciarem a aprendizagem, têm manifesta vantagem em saber se estão nas condições médico-sanitárias exigidas para o exercício da condução.

O já referido projecto suíço estabelece no n.º 2 do artigo 10.º que «ninguém pode conduzir veículos automóveis sem ser titular de uma licença de condução ou de uma licença de aluno condutor, se este frequenta um curso de aprendizagem».

Exprimiui-se ainda o receio de que, por força do disposto no artigo 51.º, n.º 4, nas localidades onde existirem escolas de condução, os actuais instrutores que ali trabalham por conta própria sejam inibidos de continuar a exercer a sua actividade nas mesmas condições.

Este receio é infundado. A disposição citada, como resulta dos seus próprios termos, aplica-se sem prejuízo das licenças concedidas anteriormente ao estabelecimento das escolas.

Disse-se também que no regime do código revogado os instrutores não precisavam da licença que agora lhes é exigida. Assim é, com efeito. Mas o caso dos actuais instrutores foi previsto, em condições que tudo indica satisfatórias, no n.º 7 do artigo 72.º, impondo-se ali à Direcção-Geral de Transportes Terrestres a concessão de licenças de instrutor aos condutores que provem ter essa profissão e sejam julgados nas condições indispensáveis ao seu exercício.

No tocante à utilização de veículos no serviço de instrução, o código só a permite mediante licença, averbada na respectiva matrícula. Esta disposição funda-se na conveniência de que a aprendizagem se faça em veí-

culos que não só reúnam os requisitos especiais necessários para o efeito, como, pelas suas características médias, habilitem a conduzir todos aqueles que pertencerem à mesma categoria, segundo a classificação legal.

Este sistema pareceu preferível ao de multiplicar o número de cartas em função dos pesos dos veículos ou conjuntos de veículos ou da natureza do transporte, como é, de certa forma, o caso francês.

Não se trata, de resto, de inovação, visto que a medida está em vigor desde 1952, e não afectará, como não afectou, ninguém, pois os carros de instrução existentes em 31 de Dezembro de 1954 continuarão ao serviço, tal como aconteceu em 1952, até que os seus proprietários assim o entendam. Os que os substituírem é que terão de obedecer às novas condições.

13. *Condutores de veículos de tracção animal e de velocípedes* (artigo 54.º). — Têm-se feito vários reparos no sentido de considerar exagerada a exigência de licença para a condução de veículos de tracção animal e de velocípedes. Examinemos o problema nos dois casos:

a) *Veículos de tracção animal*. — A licença para a condução destes veículos já era exigida num restrito número de concelhos. O código generalizou-a.

A sua concessão ficou condicionada a um exame oral sobre as regras de trânsito, por ter parecido ser esta a melhor forma, senão a única, de estes condutores conhecerem as referidas regras, como impõe a própria segurança e a dos demais usuários da estrada. Não se exigiu, contudo, como parece ter-se depreendido, que soubessem ler e escrever.

Considerando, porém, que a condução de veículos de tracção animal oferece menor risco que a dos restantes veículos e atentos os inconvenientes que foram apontados a esta exigência, decidiu o Governo eliminá-la.

b) *Velocípedes*. — A exigência de licença para a condução de velocípedes está de há muito generalizada. Basta dizer que ela se fazia em cento e nove posturas municipais, anteriores à data da publicação do código.

A frequência e, por vezes, a gravidade de acidentes devidos ao desconhecimento das regras de trânsito, de que os ciclistas são vítimas, aconselham a sua manutenção.

Estabelece-se no artigo 47.º, n.º 2, que o exame de condução em automóveis pesados habilitará sempre à condução de automóveis ligeiros. Sugere-se agora que, idênticamente, os condutores de motociclos fiquem habilitados a conduzir velocípedes.

Esta sugestão é inteiramente pertinente, e só por manifesta omissão — que agora se repara — não foi incluída no código uma disposição neste sentido.

14. *Apreensão das licenças de condução* (artigos 55.º e 61.º):

a) O Decreto n.º 18 406 permitia, em certos casos, a apreensão das cartas de condução de automóveis.

Terminada a guerra de 1939-1945, e com ela as numerosas restrições, de facto e de direito, impostas à utilização dos veículos, o trânsito, sobretudo o trânsito automóvel, acusou um extraordinário incremento, de que resultaria, porém, um assustador aumento do número de acidentes.

Verificou-se a breve trecho que estes eram devidos não apenas ao precário estado de funcionamento de grande número de veículos, mas também à imperícia dos condutores e ao desrespeito das regras de trânsito.

A situação revelou que o sistema instituído pelo código de 1930 se encontrava desactualizado. Isto levou o Governo a publicar em 19 de Abril de 1948 o Decreto-Lei n.º 36 840, que, segundo se afirmava no respectivo preâmbulo, tinha por objectivo eliminar da estrada os condutores que sistematicamente infringissem as nor-

mas estabelecidas e impedir de transitar os veículos que, pelo seu deficiente estado, pudessem ocasionar acidentes.

Não tem mostrado a experiência ser aconselhável extinguir o regime instituído por aquele diploma. Embora não possa deixar de reconhecer-se que algumas das circunstâncias acima referidas se têm de certo modo atenuado, a verdade é que o número de acidentes graves é ainda muito grande e a complexidade cada vez maior do trânsito impõe a existência de um regime preventivo suficientemente eficaz. Este implica sempre a possibilidade de uma decisão imediata sobre a apreensão, que de outra forma se tornaria inoperante.

Explica-se deste modo a circunstância de, embora em alguns aspectos menos rigoroso do que o citado Decreto-Lei n.º 36 840, o novo código obedecer, nesta matéria, à orientação dada por aquele diploma.

Embora nisto, como em tudo, não haja razão para nos circunscrevermos a figurinos estrangeiros, não deixa de ser útil estabelecer um paralelo entre o novo código e o código francês de Julho de 1954, sobretudo porque este frequentemente tem sido chamado a comprovar aquilo que alguns comentadores têm considerado a excessiva dureza do mosso.

b) O Código da Estrada francês de 1954, que surgiu já depois de aquele haver sido publicado, atribui ao prefeito a competência para determinar a suspensão do direito de conduzir.

A decisão é tomada mediante parecer de uma comissão técnica especial, cuja composição é fixada pelo Ministro das Obras Públicas, dos Transportes e do Turismo.

O regime estatuído em Portugal é, ao contrário do que algumas vezes se tem afirmado, sensivelmente idêntico.

A competência para determinar a apreensão das licenças é atribuída ao director-geral de Transportes Terrestres pelo artigo 55.º do código, não sendo portanto exacto que fique dependente do critério de qualquer agente fiscalizador do trânsito.

É certo que o n.º 1 do mesmo artigo diz que as licenças «serão apreendidas pelas autoridades com competência para fiscalizar o trânsito ou seus agentes, em flagrante ou por decisão do director-geral de Transportes Terrestres». Mas não se trata verdadeiramente de determinar a inibição da faculdade de conduzir. As restantes disposições aplicáveis do código e do seu regulamento revelam inequivocamente que a apreensão resulta, em todos os casos, de decisão do director-geral. Assim, o n.º 3 do citado artigo 55.º prescreve que das decisões do mesmo funcionário sobre a apreensão das licenças de condução cabe recurso para o Ministro das Comunicações, o que indica que essa decisão existe sempre. E o Regulamento do Código da Estrada, que veio disciplinar, em pormenor, o processo a seguir na apreensão, determina que as autoridades ou agentes da autoridade que a ela procederem enviarão as licenças dentro de vinte e quatro horas à Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Acresce que, exceptuados os casos em que a infracção tenha originado acidentes graves, será sempre entregue ao condutor, em troca da carta apreendida, uma guia válida pelo prazo de trinta dias, dentro do qual está normalmente concluído o respectivo processo.

Por outro lado, a decisão do director-geral não é dada apenas sobre os elementos fornecidos pelo autuante. Nos termos do artigo 45.º do citado regulamento, as decisões são precedidas de parecer de uma comissão técnica, composta por um director de serviços daquela Direcção-Geral, pelo seu consultor jurídico e pelo comandante da Polícia de Viação e Trânsito.

E, como se tenha dito que a instituição desta comissão representa uma repercussão da nova lei francesa, con-

vém recordar que um despacho ministerial de 28 de Abril de 1948, publicado no *Diário do Governo* de 12 de Maio do mesmo ano, criara já comissão idêntica.

A decisão sobre a existência ou inexistência da infracção não fica, portanto, ao cuidado da autoridade ou agente que tomou conta da ocorrência. Este limita-se a levantar o auto, que fará fé até prova em contrário, quanto à existência dos factos. Mas, quanto à qualificação destes, não se vê em que depende do critério do autuante. Imaginemos que se trata de uma das manobras que, nos termos do n.º 1 do artigo 61.º, têm sido consideradas susceptíveis de pôr em perigo grave a vida das pessoas ou os seus bens. É evidente, em presença da lei em vigor, que não é o agente da autoridade quem vai classificar a infracção como manobra perigosa: ele considerou-a como tal para efeito de simples apreensão temporária da licença, mas quem vai proceder à qualificação é a comissão técnica e, a final, o director-geral de Transportes Terrestres.

Em 1954, por exemplo, foram apreendidas pelos agentes da fiscalização seiscentas cartas. Em conformidade com o parecer da comissão, mantiveram-se apreendidas trezentas e cinquenta e nove e restituíram-se duzentas e quarenta e uma. Quer dizer que, no ano transacto, 40 por cento das cartas apreendidas foram mandadas restituir pelo director-geral, com base no parecer da comissão, o que demonstra claramente que a intervenção desta está longe de ser puramente teórica.

c) A nova regulamentação do trânsito veio de certo modo ampliar as garantias de defesa existentes no domínio do Decreto-Lei n.º 36 840. Pelo regulamento publicado em 22 de Dezembro último, o condutor tem a possibilidade — que lhe é recordada no momento da apreensão — de apresentar à Direcção-Geral de Transportes Terrestres a sua reclamação por escrito. Nos termos do n.º 3 do artigo 45.º, o parecer da comissão técnica é dado com base não apenas no auto de notícia ou participação, mas também na reclamação do condutor.

Mas pode acontecer que a versão dos factos dada por este não seja considerada suficiente para contrariar a prova feita no auto e que o director-geral determine a apreensão. A decisão é então notificada ao interessado, com a indicação de que pode recorrer dela, no prazo de dez dias, para o Ministro das Comunicações.

Se o condutor recorre, o processo é presente ao Ministro, devidamente instruído, em todos os casos, com o parecer da comissão técnica.

Nada impede que o condutor apresente, com a reclamação ou o recurso, quaisquer documentos susceptíveis de corroborarem a sua argumentação ou que solicite mesmo quaisquer diligências destinadas a obter o mesmo resultado, pois, nos termos do n.º 3 do artigo 55.º do código, o Ministro pode ordenar as diligências julgadas necessárias para averiguar a veracidade dos factos constantes do processo.

O estudo comparado dos novos códigos português e francês revela que, no aspecto de garantias de defesa para o condutor, o segundo está longe de conter um regime mais benéfico do que o primeiro. Em boa verdade, pode até dizer-se que a nova legislação portuguesa revela maiores preocupações neste sentido. Não fala aquele em reclamações do condutor nem da faculdade de este fazer, fora do processo judicial, a prova da razão que lhe assiste.

E, quanto à subordinação das decisões da Administração às dos tribunais, frisada de modo particular no artigo 130.º do código francês, não se vê em que assenta o entendimento segundo o qual esta subordinação não existe no regime instituído pelos Decretos n.ºs 39 672 e 39 987.

Com efeito, não se julgou necessário deixar expresso o que decorre insofismavelmente do sistema adoptado. A apreensão resulta, em todos os casos que podem igualmente interessar ao Poder Judicial, da verificação de uma infracção determinada. Se o tribunal absolve o condutor, dando como não provada a prática da infracção, não existe o motivo determinante da apreensão da licença — esta é restituída ao seu titular, se se encontrava em poder da Administração, e não é por esta apreendida posteriormente, no caso contrário. E o mesmo acontece até no caso de o tribunal declarar a suspensão do cumprimento da pena, sem que possa deixar de concluir-se que também aqui a lei portuguesa é mais favorável, pois que, nos termos do artigo 136.º do código francês, a suspensão da execução da sentença condenatória não impede a apreensão da licença por parte da Administração.

d) Mas não é apenas neste aspecto que a legislação portuguesa tem de considerar-se menos rigorosa.

No Código da Estrada francês vê-se, por exemplo, a obrigação, imposta ao prefeito, de:

Determinar a inibição de conduzir pelo período mínimo de um ano quando o condutor haja sido condenado por homicídio ou ofensas corporais involuntários praticados no exercício da condução, se o facto foi seguido de fuga ou praticado em estado de embriaguez;

Duplicar o período de apreensão quando o condutor infrinja a decisão que impôs a interdição de conduzir;

Determinar a interdição de conduzir por um período de quatro a oito anos, com obrigação de fazer novo exame, quando o condutor pratique idêntica falta após haver sido condenado por homicídio ou ofensas corporais involuntários praticados no exercício da condução e esses actos revelarem inaptidão para conduzir;

Fixar um prazo entre seis meses e dois anos dentro do qual não poderá obter a carta o condutor não documentado que tenha praticado qualquer daqueles crimes no exercício da condução, prazo esse que será elevado para o de um a quatro anos na hipótese de o facto haver sido praticado em estado de embriaguez ou ser seguido de fuga.

Não há na legislação portuguesa quaisquer preceitos correspondentes aos que acima ficam enunciados. Nesta, aliás, não se fixam períodos mínimos de inibição da faculdade de conduzir, com excepção da que é imposta ao condutor que for condenado por viciação fraudulenta da licença.

Fez-se também a este respeito o reparo de o código português, mantendo a orientação fixada no Decreto-Lei n.º 36 840, conter uma enumeração meramente exemplificativa dos motivos de apreensão. Com efeito, na recente legislação francesa, e ao contrário do que acontecia anteriormente, enumeram-se taxativamente as causas de inibição da faculdade de conduzir.

Nada impede que se proceda da mesma forma no código português.

Assim, completa-se no artigo 61.º a enumeração das manobras reguladas pelo código, incluindo as de inversão do sentido de marcha e de marcha atrás, e extingue-se, por seu turno, a indeterminação constante da definição contida no mesmo artigo.

Introduziram-se também no artigo 61.º algumas outras alterações somente destinadas a definir os termos em que se harmonizam os poderes conferidos nesta matéria aos tribunais e à Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

O regime da apreensão por parte das autoridades administrativas reúne, em vários aspectos, maiores ga-

rantias de eficiência do que a apreensão efectuada pelas autoridades judiciais. Importa, porém, coordená-lo com a faculdade que paralelamente continua a ser reconhecida aos tribunais.

e) Feita a comparação entre as disposições dos novos códigos português e francês, apresenta algum interesse transcrever o que acerca deste problema consta do já mencionado projecto suíço:

Artigo 17.º *Apreensão das licenças e autorizações:*

1 — As licenças e autorizações serão apreendidas sempre que não se observem ou deixem de existir as condições da sua concessão; podem também ser apreendidas quando não sejam observadas as limitações ou condições especiais.

2 — A licença de condução será apreendida pela autoridade administrativa por um período adequado às circunstâncias:

- a) Se o condutor, originando perigo ou incómodo para o público, se tiver mostrado inapto para conduzir veículos automóveis;
- b) Se conduzir em estado de embriaguez;
- c) Se comprometer a segurança do trânsito pela prática de uma infracção grave ou de repetidas infracções às regras da circulação.

3 — O período de apreensão será:

- a) De um mês, pelo menos;
- b) De seis meses, pelo menos, se o condutor, apesar de lhe haver sido retirada a licença, conduzir veículos automóveis ou se lhe tiver sido apreendida a licença pela segunda vez dentro de dois anos;
- c) De um ano, pelo menos, se a licença for apreendida pela segunda vez dentro de cinco anos por o condutor ser encontrado a conduzir em estado de embriaguez;
- d) Em caso de reincidência, a licença pode ser apreendida definitivamente. Sê-lo-á se o condutor se mostrar incorrigível.

4 — O nome do condutor que tenha sido punido mais de uma vez dentro de cinco anos por haver sido encontrado a conduzir em estado de embriaguez será publicado logo que a decisão que determinou a apreensão da licença tenha transitado em julgado.

Artigo 23.º *Cursos de trânsito:*

As autoridades cantonais podem obrigar os condutores de veículos que não observem as regras de trânsito a frequentar cursos sobre a forma de se conduzirem na circulação rodoviária. A não observância desta imposição envolve a apreensão da licença de condução de veículos automóveis e, se se trata de outras pessoas, a interdição de conduzir os veículos em causa.

15. *Responsabilidade* (artigos 56.º e seguintes):

a) A necessidade de proceder a uma revisão cuidadosa do Código da Estrada, ao cabo de algum tempo de experiência, seria porventura de prever mais em relação às normas definidoras da responsabilidade do que quanto a qualquer outro capítulo desse diploma.

Além de se tratar de matérias extremamente delicadas, talvez das mais complexas que o direito conhece, tanto a responsabilidade civil como a responsabilidade criminal dos condutores e proprietários de veículos pelos efeitos dos acidentes de viação constituem o verdadeiro ponto nevrálgico da disciplina do trânsito.

Do acerto das sanções estabelecidas neste domínio depende, em larga medida, a ordem da circulação nas vias públicas.

Por outro lado, os termos gerais em que o instituto da responsabilidade deve ser regulado neste sector suscitam divergências profundas na opinião pública, dando lugar frequentes vezes a juízos que, inclusivamente em relação à mesma pessoa, variam consoante o prisma e o condicionalismo de facto através dos quais os diversos problemas são examinados.

Acresce, por último, que o novo código não se propôs instituir um regime que apenas traduzisse uma simples coordenação e unificação de material legislativo disperso ou a pura consolidação do sistema anteriormente em vigor; pretendeu antes substituir um regime comprovadamente ineficaz em variados aspectos por um conjunto de medidas mais rigorosas, capazes de manter a segurança do trânsito e de defender assim os interesses fundamentais que andam indissolúvelmente ligados à boa circulação nas estradas.

Todas estas razões — a complexidade e importância das matérias a regular, as divergências de opinião a que a respectiva disciplina dá lugar, as reacções naturais que, numa zona de tão acentuados conflitos de interesses, provoca qualquer sistema inovador —, às quais poderia aditar-se ainda a da aplicação prática quotidiana, intensa, das normas correspondentes, tornam na verdade particularmente difícil a introdução de quaisquer alterações legislativas de carácter duradouro neste domínio da responsabilidade. A experiência dos tribunais e dos serviços de viação estava por isso inelutavelmente reservado neste caso um papel auxiliar muito importante em relação à tarefa do legislador.

Porém, as críticas entretanto feitas a algumas disposições especiais do diploma, designadamente as sugestões apresentadas na Assembleia Nacional, deram ao Governo, antes mesmo de a aplicação prática dos novos textos haver produzido os seus frutos, a oportunidade de rever alguns dos problemas em que o instituto se desdobra e de, num ou noutro ponto, aperfeiçoar, na forma ou mesmo na substância, as respectivas soluções.

Indicam-se a seguir os motivos das principais alterações introduzidas pelo presente diploma, bem como as razões justificativas da manutenção de algumas soluções, a despeito das objecções que contra elas foram levantadas.

b) O n.º 1 do artigo 56.º do código de 20 de Maio de 1954 diverge, no seu primeiro período, do texto correspondente do código anterior (artigo 138.º), não só por compreender já a fórmula geral através da qual o assento de 4 de Abril de 1933 definiu os termos da responsabilidade civil objectiva fundada nos acidentes de trânsito, mas também por algumas ligeiras alterações de redacção.

A expressão *«todo o desastre ou acidente causado por veículo ou meio de transporte»*, usada no diploma revogado, foi realmente substituída, com incontestável vantagem, aliás, por estoutro do código de 1954: *«todo o acidente causado por um veículo ou animal»*.

Logo a seguir regista-se uma outra modificação: diz-se, na redacção actual, «... por veículo ou animal nas vias públicas», onde anteriormente se dizia «... por veículo ou meio de transporte em circulação nas vias públicas».

A nova redacção teria o mérito de dar inequivocamente a perceber que os acidentes susceptíveis de envolver responsabilidade civil, nos termos especiais do código, podem ser provocados pelos veículos ou pelos animais, tanto quando estejam em movimento ou em circulação, como quando se encontrem estacionados ou parados.

Mas tem, em contrapartida, a desvantagem de não incluir, aparentemente, os acidentes ocorridos já fora das vias públicas com veículos que nelas circulavam e que devem, indubitavelmente, ser submetidos ao mesmo regime.

Como na jurisprudência dos nossos tribunais nunca se levantaram dúvidas sérias acerca do melhor entendimento do código de 1930 relativamente ao primeiro problema, reconhece-se entretanto não haver grande vantagem na alteração introduzida nesta parte do preceito: para solucionar uma dúvida, que nunca foi seriamente posta, adoptou-se uma fórmula susceptível de criar uma outra, que poderia — conquanto isso não fosse provável — vir de facto a ser levantada.

Eis a razão por que se adoptou agora, nesse ponto, uma redacção análoga à do código de 1930.

A parte do n.º 1 do artigo 56.º, que se refere à questão da responsabilidade civil para com terceiros transportados gratuitamente, é também modificada, no sentido, aliás, do que já devia considerar-se a boa doutrina em face, tanto do código vigente, como do diploma anterior.

O aditamento introduzido na parte final do mesmo número tem por fim solucionar da forma que se considerou mais justa e avisada dois problemas de interpretação, já levantados em face da redacção anteriormente dada ao artigo 138.º do código de 1930 pelo artigo 2.º do Decreto n.º 18 625, de 14 de Julho de 1930.

c) Apesar do novo exame a que o problema foi sujeito, mantém-se a doutrina do n.º 2 do artigo 56.º, no concernente aos limites da indemnização a pagar pelo responsável, visto não haver razões convincentes que imponham, ao menos por enquanto, a modificação das soluções adoptadas.

O rasgo fundamental do regime estabelecido pelo novo código está no facto de a indemnização exigível ao causador dos acidentes de trânsito não obedecer, em princípio, a nenhum limite legal. Exceptua-se, entretanto, a hipótese de o acidente resultar de caso fortuito inerente ao funcionamento do veículo, para a qual vigora, como máximo de indemnização global exigível, o valor limite de 200.000\$.

O código de 1930 já conhecia a solução da responsabilidade ilimitada, mas apenas, como medida de carácter excepcional, para os acidentes nos quais tivesse havido *intenção criminosa* do responsável.

O regime vigente veio, até certo ponto, harmonizar-se com a doutrina válida no domínio da responsabilidade civil em geral, onde o lesante, desde que tenha agido com culpa — e seja qual for a forma que a culpa revista no caso concreto —, deve indemnizar o lesado de todos os prejuízos por ele sofridos.

Quem pretenda impugnar a legitimidade desta identificação de princípios poderá certamente alegar que o fundamento da responsabilidade civil em geral não coincide com o do instituto paralelo no sector particular dos acidentes de trânsito, como parece comprová-lo, desde logo, a diversidade dos elementos que servem para graduar, num caso e noutro, o montante da indemnização a pagar ao lesado.

«A responsabilidade civil — segundo a noção dada pelo próprio artigo 2364.º do Código Civil — consiste na obrigação, em que se constitui o autor do facto ou da omissão, de restituir o lesado ao estado anterior à lesão, e de satisfazer as perdas e danos que lhe haja causado». É precisamente porque visa essa pura restituição do lesado ao estado de coisas anterior à lesão, não toma a lei em nenhuma conta, nem a situação económica, nem a condição social, quer do autor, quer da vítima da lesão.

O Código da Estrada mandava, pelo contrário, atender, na fixação do quantitativo da indemnização a pagar pelo condutor — análogamente ao que já se achava prescrito no artigo 138.º do código de 1930 e ao que se encontra estipulado no artigo 34.º do Código de Processo Penal —, não só «à gravidade do acidente, ao dano material e moral por ele causado», mas também «à situação económica e à condição social do lesado e do responsável»: sinal evidente de que à responsabilidade emergente dos acidentes de trânsito não convém apenas a ideia isolada da reparação dos prejuízos causados pelo condutor.

Certo é, porém, que a atendibilidade dos diversos factores discriminados no artigo 56.º, e bem assim o pensamento de ordem geral a que, nesse ponto, a lei pode conduzir, se explicam perfeitamente em termos de não imporem a tese da responsabilidade limitada.

Em primeiro lugar, importa observar que, enquanto a responsabilidade regulada em termos gerais, no Código Civil se contenta, segundo a doutrina geralmente aceite entre os autores, com a reparação dos *danos materiais* causados ao lesado, o Código da Estrada inclui explicitamente, no âmbito da indemnização, uma *compensação* pelos próprios *danos morais* sofridos. E para graduar essa compensação, destinada em princípio a acrescer à reparação dos simples prejuízos materiais, compreende-se facilmente a conveniência de atender à situação económica e sobretudo à condição social dos interessados em conflito.

Por outro lado, cumpre notar ainda que a intervenção dos referidos factores no cálculo da indemnização se estende aos próprios casos de responsabilidade objectiva regulados no mesmo número do artigo 56.º, sem embargo da remissão que nele se fazia para os critérios muito vagos fixados pelos artigos 13.º a 15.º do Código Civil. Nessas hipóteses, em que a responsabilidade do condutor assenta na *teoria do risco* — e não na *culpa* do lesante, como exigem os cânones fundamentais da responsabilidade civil em geral —, também se compreende sem reboço que a lei abstraia do critério da igualdade entre a indemnização e o prejuízo causado e mande antes graduar aquela em função, não só das *reais* necessidades do lesado para se ressarcir dos danos sofridos, mas também das *possibilidades concretas* do património do autor da lesão. E não repugna mesmo aceitar, perante o especial condicionalismo sobre o qual então se estrutura a responsabilidade, que a lei estabeleça quanto a esses casos — como de facto estabelece — um limite para a indemnização, qualquer que seja a importância dos danos causados.

O que não pode é extrair-se argumento desta limitação da responsabilidade objectiva, nem da introdução do novo coeficiente da responsabilidade (dano moral) no geral introduzido pelo artigo 56.º, a favor da extensão do mesmo princípio da responsabilidade limitada para os casos de responsabilidade assente na ideia da culpa.

Ainda mesmo que a consideração da situação económica e da condição social, tanto do lesado como do lesante, exprima a consagração, neste domínio, dum critério *amplo* de *equidade* (destinado a substituir o princípio rígido de mera *justiça*, que está na base do artigo 2364.º do Código Civil), no desenvolvimento do qual os tribunais possam fixar uma indemnização inferior aos danos materiais sofridos nos próprios casos de responsabilidade fundada em culpa do condutor, não se vê como, logicamente, não devessem os tribunais condenar o responsável a compor ao lesado todos os prejuízos sofridos (para além de qualquer limite que, em princípio, se pretendesse fixar), sempre que o primeiro *pudesse* pagar e o segundo *necessitasse* de receber, den-

tro do critério de equidade adoptado, a indemnização correspondente.

Em prol do princípio da responsabilidade limitada tem sido possível, no entanto, argumentar ainda com razões de outra ordem. Diz-se que a falta dum limite para a indemnização obrigará a generalidade dos condutores — responsáveis eventuais pelos prejuízos provenientes dos acidentes —, que pretendam transferir essa responsabilidade eventual para as companhias seguradoras, a efectuar os seguros por um valor muito alto e a pagar consequentemente prémios muito elevados: inutilmente, acrescenta-se, se os tribunais continuarem a usar da mesma moderação que têm seguido até aqui na fixação das indemnizações; ineficazmente, as mais das vezes, na parte em que a condenação exceda o capital segurado, se os tribunais enveredarem por nova orientação.

A objecção posta não pode, evidentemente, ser rebatida com a simples consideração de que, dentro da relação funcional existente entre o seguro e o risco dos acidentes, é o seguro que deve em princípio moldar-se ao montante dos prejuízos reais resultantes do acidente, e não o *quantum* da indemnização correspondente a estes que deve subordinar-se às conveniências do primeiro.

Do que se trata, em verdadeira substância, é dum conflito, digno da ponderação do legislador, entre o interesse da generalidade dos condutores, aos quais parece convir o estabelecimento dum limite prévio à indemnização, e o interesse dos lesados, cujos prejuízos viessem a exceder o limite concreto porventura fixado na lei.

Afigura-se, porém, ao Governo que o processo mais conveniente e equilibrado de composição desse conflito de interesses está ainda, ao menos por enquanto, no princípio da responsabilidade ilimitada.

Por um lado, não parece ousado prever que, apesar da falta dum limite para a indemnização, os condutores e as companhias seguradoras a breve trecho virão a fixar-se num valor máximo que servirá de padrão para a generalidade dos seguros.

Sob esse aspecto, é assaz instrutiva a lição da experiência fornecida pelo direito anterior: não obstante o limite fixado pelo código de 1930 para as indemnizações correspondentes, quer aos casos de responsabilidade objectiva, quer aos fundados na mera culpa do condutor, ser o valor de 200.000\$, certo é que a grande massa dos contratos de seguro se efectuava por um valor inferior — geralmente 100.000\$ —, por se ter, entretanto, verificado que os tribunais raríssimas vezes excediam, na fixação da indemnização, estoutro valor.

Não sendo lícito prever, entretanto, uma alteração radical na orientação dos tribunais, é de contar, pois, que os seguros venham a estabilizar-se, ao cabo de algum tempo de vigência do novo regime, num máximo fixado de harmonia com a experiência dos julgados: e assim se desvanecerá, pelo menos em larga medida, a objecção formulada contra a solução legal, com base nos prémios elevados a que ela sujeitaria os responsáveis eventuais.

Por outro lado, o referido princípio mantém aberta a possibilidade de, nos casos mais chocantes de responsabilidade — em que o causador do acidente, dispondo de largos recursos económicos, tenha agido com culpa grave e a morte ou lesão da vítima constitua uma perda enorme, mesmo do simples ponto de vista económico, para a respectiva família —, os tribunais decretarem a indemnização que repute equivalente aos prejuízos causados.

Se fosse diversa, aliás, a solução perfilhada na lei, não faltaria decerto quem, nos casos dessa natureza, deplorasse sinceramente a existência do limite legal.

E não se julga ainda que as indemnizações fixadas pelos tribunais, em quantia excedente ao valor que os interessados venham a estabelecer, na prática, como máximo dos contratos de seguro, resultem na realidade ineficazes: muitos serão, de facto, os segurados cujo património comporte o pagamento de quantia superior ao capital segurado e só para esses, aliás, é de prever, dentro da salutar orientação até agora seguida nos tribunais, uma condenação em tais termos.

Corre-se, é certo, dentro da solução adoptada, o risco de os tribunais virem a fixar, nalguns casos, indemnizações exageradas, o que impressiona particularmente quando a responsabilidade civil assenta na mera culpa do agente. Mas o equilíbrio com que eles têm sabido, dentro do limite legal até há pouco fixado, interpretar e aplicar o critério de equidade consagrado nesta matéria permite encarar com bastante tranquilidade o risco apontado. No entanto, se a situação inesperadamente se modificasse, é que seria chegado o momento oportuno de o Governo intervir com as medidas legislativas adequadas.

As únicas alterações introduzidas no n.º 2 do artigo 56.º visam, uma delas, substituir, entre os factores de graduação da indemnização, a «gravidade do acidente» pelo «grau de culpabilidade do agente», e a outra acentuar que o limite dos 200.000\$ vale para todos os casos de responsabilidade objectiva.

A prova da culpa do condutor, para o efeito de lhe ser exigida indemnização excedente a esse limite, incumbirá, de harmonia com os princípios gerais relativos ao ónus da prova, ao lesado, cujo encargo será, no entanto, bastante facilitado pelo largo papel que, neste campo, fica reservado à chamada prova *prima facie*.

d) Na resolução do problema da influência que exerce a concorrência de culpas do lesado e do condutor, ou deste e de terceiro, sobre o cálculo da indemnização, mantém-se, no fundo, a doutrina já estabelecida, mas regressa-se a uma fórmula, mais clara e mais simples, semelhante à do artigo 140.º, § 2.º, do código de 1930.

O aditamento feito na parte final do n.º 4 visa resolver, pelo menos em termos mais precisos, o problema das relações internas entre o proprietário ou possuidor e o condutor (v. g. o locatário ou comodatário) do veículo, quando a obrigação de indemnizar assente sobre a teoria do risco.

O princípio da responsabilidade solidária é ainda, neste caso, a solução que mais convém à salvaguarda dos interesses da vítima do acidente, e não deixará de funcionar como um estímulo salutar para a realização do seguro, por parte dos responsáveis eventuais.

Não parece justo, porém, denegar nestes casos todo o direito de regresso ao proprietário ou possuidor do veículo, como poderia supor-se que resultava da fórmula anteriormente adoptada. A solução de equidade consagrada no presente diploma não constituirá ainda, possivelmente, uma resposta satisfatória para todos os tipos de situações abrangidos pelo preceito e, por isso, se admite que venha a ser aperfeiçoada, ou numa futura revisão do Código da Estrada, ou no capítulo da responsabilidade a inserir no novo Código Civil.

Mas, além de ser mais equitativa, no geral, do que a solução anteriormente referida, não deixa também de ter justificação, na medida em que a ideia sobre a qual assenta o princípio da responsabilidade objectiva tanto se aplica, na generalidade dos casos, ao proprietário ou possuidor do veículo como àquele (condutor) que *o utiliza no próprio interesse e tem a direcção efectiva* dele.

Esta consideração conduz, logicamente, por sua vez, à ideia de que o mesmo direito de regresso, consignado no n.º 4, competirá ao condutor contra o proprietário

ou possuidor do veículo, quando a indemnização seja directamente exigida àquele pelos lesados com o acidente.

Nem sempre a responsabilidade, baseada na teoria do risco, onera solidariamente, porém, o proprietário ou possuidor e o condutor do veículo. Se este for um simples contratado para conduzir o carro particular ou explorar um táxi pertencente ao primeiro, ou se, para utilizar a fórmula genérica que traduz o pensamento da lei neste ponto, a condução se efectuar no interesse do proprietário ou possuidor, há responsabilidade (objectiva) exclusiva deste. Só existirá responsabilidade solidária, dentro deste sector especial de casos, quando o acidente seja imputável a culpa do condutor.

Altera-se também a doutrina estabelecida no 2.º parágrafo do n.º 5, por se reconhecer que esse regime poderia efectivamente acarretar resultados injustos, pelo menos para o proprietário do veículo, como sucederia sempre que, sendo o acidente imputável a culpa da própria vítima ou de terceiro, o culpado se mostrasse depois insolvente.

Por se considerar igualmente cabido o reparo feito quanto ao prazo concedido para exigir a indemnização civil, fixou-se para o efeito um prazo de caducidade bastante mais breve e que ao mesmo tempo não traz consigo os inconvenientes que teria o prazo prescricional demasiado curto do artigo 539.º do Código Civil.

Acrescenta-se, finalmente, um novo número ao artigo 56.º, com o fim de ressuscitar o princípio da execução imediata da meação nos bens comuns do casal pertencente ao responsável pela indemnização.

Esta derrogação da moratória forçada, que o artigo 1114.º, § 1.º, do Código Civil consagra como regime-regra a propósito das dívidas incomunicáveis do marido, vem já do artigo 138.º, alínea c), do Código da Estrada de 1930. A favor da extensão da moratória às próprias obrigações emergentes dos acidentes de trânsito, é possível argumentar com o facto de a solução oposta deferir um golpe sério na estabilidade da sociedade conjugal, posta assim sob a ameaça permanente de ser privada duma parcela fundamental da sua base económica.

Em defesa, porém, da solução perfilhada no código de 1930 pode dizer-se, por seu turno, que não parece muito justo o sacrifício sistemático dos interesses das vítimas dos acidentes à estabilidade económica do casal de que faz parte o condutor, especialmente quando aquelas sejam também pessoas casadas ou fiquem de qualquer modo impossibilitadas de socorrer as pessoas até então a seu cargo.

A razão que mais pesou, todavia, no sentido da alteração adoptada foi a circunstância de a extensão da moratória a este domínio poder converter-se, para muitos condutores casados, na falta perniciososa dum estímulo para a realização dos seguros contra acidentes e de a efectivação destes constituir, por sua vez, um meio relativamente fácil de atenuar ou eliminar até os inconvenientes da solução que voltou a ser perfilhada.

e) As pequenas alterações feitas no artigo 58.º, bem como a generalidade das modificações introduzidas no capítulo da responsabilidade criminal, visam atenuar, na medida do que se julgou aceitável, o rigor da incriminação anteriormente estabelecida ou das sanções cominadas para algumas das infracções previstas.

Assim, atenta a especial gravidade da incriminação feita no n.º 2 do artigo 58.º, decidiu-se distinguir entre a conduta dos patrões que *exigem* e a dos que *apenas aceitam* dos condutores a prestação dos serviços de condução nas condições previstas na lei. É possível que, nalguns casos especiais, o comportamento destes últimos se não distancie consideravelmente, do ponto de vista da sua valoração ético-jurídica, da conduta dos

primeiros. Mas como, na generalidade dos casos, há uma diferença apreciável entre as duas situações, não repugna que, ao menos por enquanto, a incriminação compreenda apenas os casos reputados mais graves.

A mesma orientação geral, *mutatis mutandis*, obedecem as ligeiras correcções feitas nas alíneas b) e d) do mesmo número.

O n.º 4 foi eliminado, só por se julgar desnecessário; o n.º 6 (actual n.º 5) foi, por seu turno, modificado com o fim de permitir ao juiz uma redução da pena em termos mais amplos do que os anteriormente consentidos.

f) Para se apreciar o disposto na primitiva redacção do artigo 59.º e formar um juízo exacto sobre o fundamento dos receios que despertou o anúncio das penas nele estatuídas, importa atender, não só à gravidade dos resultados dos accidentes abrangidos pelo preceito legislativo, mas também ao carácter excepcional dos pressupostos que condicionam a sua aplicação.

A disposição começa por ser apenas aplicável aos accidentes dos quais resulte a morte de alguém. Por outro lado, a pena mais severa cominada no artigo 59.º para o homicídio tem como pressuposto a embriaguez do condutor e a imputabilidade do acidente a consequências psicológicas ou fisiológicas provenientes desse estado, num dos casos, e o excesso de velocidade ou a prática de manobras perigosas, como causa do acidente, aliados à imprudência habitual do condutor, no outro caso.

Está por conseguinte em jogo um valor fundamental — a vida humana —, que ao Estado incumbe defender eficazmente contra o vício da embriaguez, a vertigem das velocidades ou a imprudência dos condutores.

Quem conduz na via pública deve fazê-lo, não só com os cuidados compreensíveis na pessoa que traz em algum risco a vida e os bens próprios, mas também com a prudência exigível a quem, ao mesmo tempo, põe em risco a vida e a fazenda alheias.

À luz deste forte imperativo se explicava o disposto no artigo 59.º, já na sua primitiva forma.

Julgou-se, no entanto, preferível, numa revisão do problema, remeter para os princípios gerais do Código Penal a punição dos crimes de homicídio praticados, neste domínio, com dolo, quer directo, quer eventual, e fazer dos crimes cometidos com culpa grave, nas condições previstas pelo artigo 59.º, uma categoria especial.

g) O abandono voluntário dos sinistrados, por parte dos condutores dos veículos com os quais o acidente ocorre, constitui, só por si, acto da maior reprovabilidade social, assim se explicando a gravidade das sanções cominadas para o facto e que praticamente apenas variavam, na redacção anterior do artigo 60.º, em função do resultado do abandono.

No entanto, atendendo mais uma vez à gravidade das penas indirectamente fixadas na alínea b) do n.º 1, decidiu-se distinguir, para efeitos de punição, entre certas formas de conduta que justificam, realmente, uma diversidade de tratamento jurídico-penal. Pretendeu-se assim evitar que o resultado do abandono — muitas vezes dependente de circunstâncias puramente fortuitas, como o aparecimento dum terceiro que recolha, trate e salve a vítima do acidente — assumia uma influência excessiva na graduação da pena correlativa.

As modificações do n.º 4 têm por fim reduzir as penas nele estatuídas para a omissão de preceitos, que até à entrada em vigor do código estavam inscritos no foro dos simples deveres morais, e esclarecer outrossim que a prestação de auxílio imposta aos condutores ou peões se não circunscreve necessariamente ao transporte das vítimas até ao local onde possam ser socorridas, como resulta evidente na hipótese de o condutor ou peão ser, por exemplo, um médico ou um enfermeiro.

16. *Processo* (artigos 64.º e seguintes). — No artigo 64.º apenas se elimina o n.º 4.º: as pequenas vantagens resultantes da multiplicidade dos autos de notícia, em correspondência com a multiplicidade de transgressões praticadas no mesmo momento e pelo mesmo responsável, não devem realmente compensar os prejuízos que a solução acarreta, no concernente à simplicidade dos autos, à unidade do julgamento, à economia de tempo e de trabalho.

Foi eliminada também a parte final do n.º 2 do artigo 65.º, por se reconhecer que, quanto ao agente cuja culpabilidade só é reconhecida após a ordem de soltura, não há motivos fortes para se afastar o regime geral consagrado no artigo 254.º, § 1.º, do Código de Processo Penal.

O artigo 67.º, que regula o exercício da acção cível em conjunto com a acção penal, sofreu igualmente algumas alterações.

Reconhecidos os incontestáveis benefícios da unidade de julgamento na apreciação das duas modalidades de responsabilidade emergente dos accidentes de trânsito, toda a dificuldade dessa solução de conjunto está em conciliar o formalismo distinto das acções cível e penal, em termos de não serem lesados os interesses fundamentais que estão na base de cada uma delas. E o acerto da resolução do problema passou a revestir maior importância desde o momento em que, também no nosso sistema, se admitiu a intervenção na acção cível, exercida em processo penal, das pessoas apenas civilmente responsáveis pelo facto imputado ao arguido.

Como a acção destinada à efectivação da responsabilidade civil, quando instaurada autonomamente, segue sempre a forma sumária (artigo 68.º), as modificações agora trazidas ao artigo 67.º obedecem exactamente à ideia de aproximar, quanto possível, os termos da acção cível enxertada na acção penal do formalismo próprio do processo sumário. Fixou-se, assim, em dez dias o prazo facultado para a contestação do pedido por parte das pessoas apenas civilmente responsáveis, visto ser dessa duração também o prazo geral estipulado no artigo 783.º do Código de Processo Civil para a contestação do pedido formulado em acção sumária. No caso de haver instrução contraditória, a contagem do prazo (então compreensivelmente abreviado) para contestar o pedido só principia a partir do despacho que dela conhecer, para evitar, além do mais, que se conteste prematura, quando não inútilmente. Por outro lado, fixou-se também em dez o número de testemunhas que cada um dos civilmente responsáveis pode, em princípio, apresentar, por ser esse o limite estipulado para o processo sumário no artigo 789.º do Código de Processo Civil.

Manteve-se entretanto, por óbvias razões, a doutrina já anteriormente estabelecida quanto às consequências da falta de contestação.

Inserem-se alguns preceitos relativos a custas e pre-jaros, porque a falta deles podia levar a dois resultados igualmente indesejáveis: entender-se que a acção cível não era tributada; tributar-se como qualquer outra acção cível. A solução consagrada reflecte a economia processual resultante da conjugação das duas acções e visa evitar as dificuldades que o duplo regime jurídico da tributação — cível e criminal — no mesmo processo necessariamente faria surgir.

O n.º 4 foi eliminado, pura e simplesmente, por se considerar desnecessário.

A regulamentação legal ficará ainda, no concernente à matéria versada pelo artigo 67.º, com bastantes lacunas: mas supõe-se que os princípios explicitamente formulados, conjugados com os preceitos gerais válidos para a resolução dos casos omissos, permitirão supri-las com relativa facilidade.

A nova redacção dada ao artigo 68.º, n.º 5, tem por fim resolver — de harmonia com a orientação fixada pelo *Assento* do Supremo Tribunal de Justiça de 31 de Maio de 1955 — a questão, muito debatida na jurisprudência anterior dos nossos tribunais, da intervenção do colectivo nestas acções destinadas à efectivação da responsabilidade civil.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A epígrafe do capítulo II do título V do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de Maio de 1954, passa a ter a seguinte redacção: «Condutores de velocípedes».

Art. 2.º O n.º 2 do artigo 5.º, o n.º 1 do artigo 10.º, os n.ºs 2 e 3 do artigo 17.º, o n.º 1 do artigo 19.º, o n.º 1 do artigo 22.º, o n.º 1 do artigo 25.º, o n.º 10 do artigo 30.º, os n.ºs 4, 5 e 12 do artigo 38.º, os n.ºs 1 e 4 do artigo 39.º, o n.º 9 do artigo 44.º, o n.º 1 do artigo 45.º, o n.º 6 do artigo 46.º, os n.ºs 5 e 9 do artigo 47.º, o n.º 2.º do artigo 49.º, o artigo 54.º, os n.ºs 1 e 3 do artigo 55.º, os n.ºs 1, 2, 3, 4, 5 e 9 do artigo 56.º, o n.º 2 do artigo 57.º, os artigos 58.º, 59.º e 60.º, os n.ºs 1, 2 e 4 do artigo 61.º, o n.º 2 do artigo 65.º, os artigos 67.º e 68.º, os n.ºs 5, 6 e 7 do artigo 71.º e o artigo 72.º do Código da Estrada passam a ter a redacção seguinte:

ARTIGO 5.º

Regras gerais

2. O trânsito de veículos ou de animais é feito pela direita das faixas de rodagem. Em caso de manifesta necessidade, e salvo o disposto em regulamentos locais, poderá, no entanto, utilizar-se o lado esquerdo da faixa de rodagem para ultrapassar ou mudar de direcção.

Nas praças, cruzamentos ou entroncamentos, o trânsito far-se-á por forma a dar a esquerda à parte central dos mesmos ou às placas, postes ou dispositivos semelhantes neles existentes, desde que se encontrem no eixo da via de que procedem os veículos ou animais. Exceptuam-se:

- a) Os casos em que haja sinalização em contrário;
- b) Os casos em que as placas situadas no eixo da via tenham forma triangular.

ARTIGO 10.º

Ultrapassagem

1. A ultrapassagem de veículos ou de animais far-se-á pela esquerda.

Poderá, no entanto, fazer-se pela direita:

- a) A ultrapassagem dos veículos que transitem sobre carris, desde que os mesmos não utilizem este lado da faixa de rodagem e não estejam parados para receber ou largar passageiros;
- b) A ultrapassagem dos veículos ou animais cujo condutor haja assinalado a manobra de mudança de direcção para a esquerda, desde que, nos termos do artigo seguinte, tenha deixado livre a parte mais à direita da faixa de rodagem.

ARTIGO 17.º

Disposição da carga e dos passageiros

2. Na colocação e disposição da carga deverá, em especial, atender-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 oscilar por forma que torne perigoso ou incómodo o seu transporte;
- c) Não reduza a visibilidade do condutor;
- d) Não arraste pelo pavimento;
- e) Não seja excedida a capacidade dos animais.

3. Sem prejuízo do que está disposto em legislação especial, é proibido em qualquer veículo o transporte de pessoas fora dos assentos ou de modo a comprometer a segurança da condução, bem como a colocação de bancos suplementares. Exceptuam-se as crianças, quando transportadas ao colo.

ARTIGO 19.º

Limites de dimensões

1. Não poderão transitar nas vias públicas os veículos cujo contorno envolvente, compreendendo todos os acessórios e a carga, exceda:

- a) Em comprimento: 6 m para os veículos dum só eixo; 10 e 10,30 m para os veículos de mais de um eixo empregados, respectivamente, no transporte de carga ou de passageiros, e 12 m para os veículos articulados;
- b) Em largura: 2,45 m;
- c) Em altura, medida a partir do solo: 4 m.

O conjunto do veículo tractor com o reboque não poderá exceder 14 m de comprimento, exceptuados os casos especiais previstos no n.º 8 do artigo 27.º

O limite de largura da carga poderá ser excedido em 25 cm nas vias públicas cuja faixa de rodagem tenha largura igual ou superior a 6 m e em 20 cm nos veículos de tracção animal que, desde o nascer ao pôr do sol, transportem os produtos das colheitas. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá, contudo, proibir o trânsito destes últimos veículos nas regiões ou troços de estrada onde se verifique grande intensidade de tráfego.

ARTIGO 22.º

Rodados

1. Só poderão transitar nas vias públicas os veículos ou outros aparelhos munidos de rodas cujos aros não apresentem descontinuidades ou saliências que possam danificar os pavimentos.

Os tractores de rasto contínuo e as máquinas agrícolas ou industriais poderão todavia utilizar as vias públicas para se dirigirem aos locais de trabalho, reparação ou depósito, mediante autorização dada pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, depois de parecer favorável da Junta Autónoma de Estradas ou da câmara municipal interessada, consoante os casos.

A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá exigir que se adaptem aos órgãos de rolamento

quaisquer dispositivos destinados a evitar a dani-
ficação dos pavimentos ou que se tomem outras me-
didas que julgar adequadas à sua protecção.

ARTIGO 25.º

Parques de estacionamento

1. Parques de estacionamento são os locais espe-
cialmente destinados ao estacionamento de veí-
culos.

Os parques de estacionamento poderão ficar ex-
clusivamente affectos a veículos de certa espécie.

ARTIGO 30.º

Iluminação

10. O sinal de reboque, previsto no n.º 3 do ar-
tigo 35.º, será iluminado durante a noite com uma
luz branca, por forma a ser perfeitamente visível
nos dois sentidos do trânsito à distância mínima
de 100 m.

A contravenção do disposto neste número será
punida com a multa de 200\$.

ARTIGO 38.º

4. Os velocípedes com motor serão inspecio-
nados e registados pelas câmaras municipais,
depois de aprovados pela Direcção-Geral de Trans-
portes Terrestres, a requerimento dos fabricantes
ou importadores, os respectivos modelos ou os dos
motores neles montados, quando se tratar de velo-
cípedes anteriormente registados sem motor na câ-
mara municipal.

5. Os velocípedes serão providos de uma luz
branca ou amarela à frente e de uma luz vermelha
à retaguarda.

A primeira das luzes referidas deverá projectar-se
no solo, iluminando-o numa distância não supe-
rior a 20 m.

Ainda com o fim de assinalarem de noite a sua
presença, os velocípedes serão providos de um re-
flector vermelho à retaguarda, nos termos do m.º 2
do artigo 20.º, e terão o guarda-lama traseiro pin-
tado de branco, numa extensão de 25 cm, a contar
do extremo posterior.

A contravenção do disposto neste número será
punida com a multa de 100\$.

12. Serão equiparados aos velocípedes todos os
veículos munidos de um motor de cilindrada não
superior a 50 cm³.

ARTIGO 39.º

1. O trânsito de animais agrupados deve fazer-se
com observância das disposições seguintes:

- a) O gado deverá ser conduzido de maneira
que deixe livre, à sua esquerda, metade
da largura da faixa de rodagem;
- b) A passagem de um agrupamento de gado
por outro que transite em sentido oposto
deverá fazer-se com a maior rapidez e,
quando possível, fora dos cruzamentos ou
entroncamentos e curvas de visibilidade
reduzida;

c) Haverá um condutor para cada seis cabeças
de gado cavalар, muar, bovino ou asi-
nino;

d) Os condutores de gado cavalар, muar e asi-
nino devem, sempre que possível, con-
duzir os animais pela arreata, sendo-lhes
proibido trazer mais de três a par, ou con-
duzir uma récu a par de outra ou em
seguida a outra a uma distância inferior
a 10 m;

e) O gado bravo deverá ser acompanhado de
bois de cabresto e campinos a cavalo.

O disposto neste número não será aplicável nos
caminhos vicinais.

4. Sempre que um ou mais animais transitem
ou estacionem nas vias públicas do anoitecer ao
amanhecer, e ainda quando as condições atmosfé-
ricas o exijam, os seus condutores levarão uma lan-
terna de luz branca, visível em ambos os sentidos
de trânsito.

Esta disposição não se aplica aos cavaleiros nem
aos condutores de animais isolados ou em grupo que
transitem em caminhos vicinais.

ARTIGO 44.º

9. Sempre que o proprietário de um veículo auto-
móvel mudar de residência, deverá participá-lo no
prazo de trinta dias à respectiva conservatória, a
qual dará conhecimento do facto à direcção de
viação em que a matrícula tiver sido feita.

Exceptua-se o caso de a mudança se fazer do con-
tinente para as ilhas adjacentes ou vice-versa, em
que o interessado deverá requerer à direcção de
viação em que o veículo estiver matriculado o can-
celamento da matrícula e a realização de nova ma-
trícula na direcção de viação em cuja área passa
a residir. De igual forma deverão proceder os
indivíduos residentes no continente ou nas ilhas
adjacentes que adquiram veículos matriculados,
respectivamente, nas ilhas adjacentes ou no conti-
nente.

A contravenção do disposto neste número será
punida com a multa de 100\$.

ARTIGO 45.º

1. A matrícula dos veículos de tracção animal e
dos velocípedes será feita na câmara municipal da
área da residência dos respectivos proprietários.

A matrícula dos veículos de tracção animal afec-
tos ao serviço de propriedades agrícolas ou de esta-
belecimentos comerciais ou industriais far-se-á
sempre na câmara municipal do concelho em que
os mesmos estejam situados.

As câmaras municipais, tendo em atenção os
meios de transporte existentes ou as condições do
trânsito, podem condicionar, como julgarem mais
conveniente, a matrícula dos veículos de tracção
animal.

ARTIGO 46.º

Habilitação legal para conduzir

6. A condução de tractores agrícolas pode ser
exercida pelos indivíduos habilitados com a carta

referida no n.º 7 do artigo seguinte, em percursos não superiores a 50 km, a contar do local de recolha dos mesmos tractores.

Este limite poderá ser excedido em deslocações para prédios rústicos ou urbanos do proprietário do tractor, ou para a estação ou apeadeiro de caminho de ferro mais próximos.

ARTIGO 47.º

Cartas de condução

5. Os titulares dos boletins de condução a que se refere o artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 22 804, de 6 de Julho de 1933, poderão requerer em qualquer direcção de viação, até doze meses depois de licenciados, de terem baixa de serviço ou de passarem à disponibilidade, a troca dos mencionados boletins pela carta de condução, com dispensa de exame e da apresentação de outros documentos além dos referidos nas alíneas c), d) e e) do n.º 1 do artigo seguinte.

Tratando-se de menores, é-lhes aplicável o disposto na alínea a) e parte final do n.º 1 do presente artigo, bem como no terceiro parágrafo do n.º 1 do artigo 48.º

9. O director-geral de Transportes Terrestres, em despacho fundamentado, poderá também sujeitar a novo exame técnico ou psicotécnico e a inspecção médico-sanitária gratuitos qualquer condutor encartado a respeito do qual se mostrem sérias dúvidas sobre a capacidade técnica, física ou psíquica para exercer a condução com segurança. Desta decisão cabe recurso para o Ministro das Comunicações, nos termos do n.º 3 do artigo 55.º

ARTIGO 49.º

Exames

2. O exame para condutor profissional constará ainda de uma prova técnica destinada a apurar um completo conhecimento do mecanismo e dos vários órgãos do veículo automóvel.

Os titulares de cartas de condução que queiram obter para a mesma classe de veículos a carta de condutor profissional serão apenas submetidos à prova técnica.

ARTIGO 54.º

1. Só poderão conduzir velocípedes nas vias públicas os indivíduos habilitados com uma licença passada por uma câmara municipal ou com uma carta de condução de motociclos.

A licença será concedida pela câmara municipal mediante prova prática de condução e um interrogatório sobre regras e sinais de trânsito. Serão dispensados deste interrogatório os indivíduos que possuam já carta de condução de veículos automóveis.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 50\$. Os condutores que, embora titulares de qualquer das licenças referidas, forem encontrados a conduzir sem a trazerem consigo serão punidos com a multa de 10\$ se a apresentarem dentro de oito dias à autoridade que for indicada ao transgressor e com a multa de 20\$ no caso contrário.

O proprietário do veículo é solidariamente responsável pelo pagamento da multa, salvo se provar que não consentiu no seu uso ilícito.

2. É fixada em 14 anos a idade mínima para a condução de velocípedes com motor auxiliar.

3. Nos regulamentos locais serão indicados os lugares das vias públicas em que é permitida a aprendizagem da condução de velocípedes.

4. Será aplicável aos condutores de velocípedes o disposto no n.º 9 do artigo 47.º para os condutores de veículos automóveis.

5. Exceptuam-se do disposto neste artigo os velocípedes pertencentes às forças armadas ou militarizadas.

ARTIGO 55.º

1. As licenças de condução serão apreendidas pelas autoridades com competência para fiscalizar o trânsito ou seus agentes, em flagrante ou por decisão do director-geral de Transportes Terrestres:

- a) Nos casos previstos no artigo 61.º;
- b) Sempre que não se encontrem nas condições legais;
- c) Quando se encontrem em mau estado de conservação ou tenham sido viciadas;
- d) Quando não for cumprido o disposto no n.º 8 do artigo 47.º, salvo os casos em que a demora deva atribuir-se a aglomeração de serviço, comprovada pelos interessados nos termos regulamentares;
- e) Quando o exame ou inspecção realizada nos termos do n.º 9 do artigo 47.º revelem incapacidade técnica, física ou psíquica para conduzir sem perigo para as pessoas e bens;
- f) Quando o condutor não se apresentar a qualquer dos exames previstos na alínea anterior, salvo se justificar a falta no prazo de dez dias, a contar da data marcada para o exame; a falta ao exame poderá ser justificada apenas uma vez.

Nos casos previstos na alínea c) o condutor deverá requerer a substituição da licença.

No caso previsto na alínea e) a restituição dependerá, consoante os casos, de exame de condução, exame psicotécnico ou inspecção médico-sanitária.

Nos casos previstos nas alíneas d) e f) a apreensão manter-se-á até que o condutor cumpra o disposto nos n.ºs 8 ou 9 do artigo 47.º, respectivamente.

3. Das decisões do director-geral de Transportes Terrestres sobre a apreensão das licenças de condução cabe recurso para o Ministro das Comunicações, a interpor no prazo de dez dias, a contar da notificação ao interessado, que pode apresentar com o requerimento quaisquer documentos.

O Ministro pode ordenar as diligências que julgue necessárias para averiguar no processo de recurso a veracidade dos factos alegados pelo recorrente.

ARTIGO 56.º

Responsabilidade dos condutores e proprietários de veículos e animais

1. Todo o acidente causado por veículo ou animal em trânsito nas vias públicas que atinja qualquer pessoa na sua integridade física ou no seu património dá ao lesado direito a indemnização pelos prejuízos ou danos recebidos, excepto quando seja

imputável ao lesado ou a terceiro, ou resulte de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

Os indivíduos transportados gratuitamente não terão direito a indemnização se forem vítimas de acidente devido a caso fortuito, ainda que inerente ao funcionamento do veículo que os transportava. Para este efeito considera-se transporte gratuito aquele que não é feito no interesse do transportador.

No caso de morte do lesado em virtude do acidente, o direito de exigir indemnização transmite-se às pessoas referidas no artigo 16.º da Lei n.º 1942, de 27 de Julho de 1936, e pela ordem aí indicada: primeiro, e em conjunto, ao cônjuge e aos filhos, sem distinção de idades quanto a estes, ou só aos filhos, se o cônjuge já não existir; depois, às pessoas mencionadas na alínea e) do mesmo artigo.

2. A indemnização consistirá no pagamento de uma quantia fixada pelo prudente arbítrio do julgador, que deverá atender ao grau de culpabilidade do agente, ao dano material e moral causado pelo acidente, à situação económica e à condição social do lesado e do responsável.

Quando o acidente não seja imputável a culpa do agente, a indemnização não deverá, na totalidade, exceder o limite de 200.000\$.

3. Se houver, simultaneamente, culpa do lesado e do condutor, ou deste e de terceiro, e ainda quando os resultados do acidente se tenham agravado por culpa do lesado ou de terceiro, serão estas circunstâncias levadas em conta na fixação do montante da indemnização.

Quando o acidente for causado por pessoa acidental ou permanentemente privada do uso das suas faculdades mentais ou por um menor, observar-se-á o disposto nos artigos 2377.º a 2379.º do Código Civil.

4. O proprietário ou o possuidor do veículo ou do animal causador do acidente, quando estes não transitem contra sua vontade, responderá solidariamente com o condutor pelos danos causados. Terá, todavia, direito de regresso contra o condutor, quando o acidente lhe seja imputável. Se não houver culpa do condutor, mas a condução se exercer no seu interesse, o proprietário ou possuidor terá direito de exigir dele a metade da indemnização a que for condenado. Em idênticas circunstâncias, direito análogo compete ao condutor, quando for ele o condenado.

Se não houver culpa do condutor e a condução se efectuar no interesse do proprietário ou possuidor do veículo, a responsabilidade pelos danos causados com o acidente recairá exclusivamente sobre este último.

5. A entidade responsável pelos danos indemnizará também os prejuízos comprovadamente sofridos pelas pessoas que tenham prestado às vítimas do acidente os socorros que o n.º 4 do artigo 60.º obriga a prestar.

Os hospitais, médicos ou outras entidades que tenham contribuído para o tratamento de vítimas de acidentes de trânsito podem exigir directamente dos responsáveis ou dos seus herdeiros, ou ainda das competentes companhias de seguros, o pagamento das respectivas despesas, as quais serão calculadas pelas tabelas em vigor.

9. O direito de pedir a indemnização civil por acidentes de trânsito caduca no prazo de dois anos, a partir da data em que o lesado teve conhecimento do dano e da pessoa do responsável, e goza do pri-

vilégio mobiliário especial, equiparado ao do n.º 3.º do artigo 882.º do Código Civil, sobre o veículo ou animal que lhe tenha dado causa.

ARTIGO 57.º

Seguro

2. Nenhuma licença será passada para a exploração de transportes colectivos sem que o respectivo industrial apresente apólice de seguro ou caução idónea para a garantia da responsabilidade civil, resultante de acidente nos termos do artigo anterior.

O seguro ou a caução cobrirão os referidos riscos na proporção de 10.000\$ por cada passageiro previsto na lotação do veículo, incluindo condutor, cobrador e fiscal, tratando-se de transporte de passageiros, e de 10\$ por quilograma de carga útil, tratando-se de transporte de mercadorias.

Só serão consideradas para efeito do disposto nos parágrafos anteriores as apólices de seguro das quais conste que a sua rescisão ou substituição e toda e qualquer alteração das respectivas cláusulas, susceptível de modificar ou restringir a responsabilidade da companhia seguradora, apenas poderão produzir efeitos depois de notificadas, com a antecedência mínima de dez dias, à Direcção-Geral de Transportes Terrestres. A notificação só poderá provar-se por meio de documento desta Direcção-Geral certificando o seu recebimento, o qual deverá ser passado no prazo de cinco dias.

ARTIGO 58.º

Disposições gerais

1. Os crimes e as contravenções cometidos nas vias públicas são puníveis nos termos gerais da lei penal, com as modificações constantes do presente capítulo.

2. São considerados autores morais das infracções cometidas no exercício da condução:

- a) Os patrões que exijam dos condutores um esforço físico inadequado à prática segura da condução ou os sujeitem a horário incompatível com a necessidade de repouso, quando os acidentes sejam consequência do estado de fadiga do condutor;
- b) Os pais ou tutores que conheçam a inabilidade ou imprudência de seus filhos menores ou dos tutelados e não obstem, podendo, a que eles pratiquem a condução;
- c) Os que dolosamente preparem a embriaguez ou qualquer forma de redução das faculdades do condutor necessárias ao exercício da condução;
- d) Os instrutores no que respeita a infracções causadas pelos instruendos que não resultarem de desobediência às indicações da instrução.

3. São considerados cúmplices das infracções cometidas no exercício da condução:

- a) Os que contribuam para a embriaguez dos condutores sabendo que estes deverão exercer a condução nesse estado;
- b) Os que não obstem, podendo e devendo fazê-lo, a que outrem conduza em estado de embriaguez.

4. As infracções cometidas no exercício da condução ou por sua causa a que não corresponder pena especial, causadas por imperícia, inconsideração, negligência, falta de destreza ou falta de observância de algum regulamento, serão punidas com as penas correspondentes ao crime involuntário, agravadas.

5. Na concorrência de culpas e na de culpa com facto não imputável para o mesmo resultado, o juiz graduará a pena em função da contribuição da culpa do agente, podendo reduzir o mínimo da pena correccional e multa aplicáveis quando seja diminuto o grau de culpa do agente em relação ao resultado final.

6. Os examinandos respondem criminalmente pelas infracções cometidas durante o exame.

7. Todo o indivíduo que conduza na via pública um veículo ou animal contra a vontade ou sem autorização do seu proprietário quando não seja o seu legítimo possuidor será punido com a pena de prisão até seis meses e multa correspondente, se ao facto não couber pena mais grave.

8. O procedimento criminal pelo dano culposos, quando este resulte de violação das disposições legais sobre trânsito, só terá lugar mediante participação do ofendido.

Na falta desta, apenas será punível a contra-venção.

9. A punição pelos crimes acresce sempre a punição pelas contra-venções que lhes sejam conexas.

ARTIGO 59.º

Homicídio

Será punido com prisão de um a três anos e multa correspondente o condutor que, com culpa grave, cause a morte de alguém.

A culpa grave, para efeitos do disposto neste artigo, supõe sempre a verificação de um dos seguintes requisitos:

- a) A embriaguez completa ou incompleta do condutor, quando o acidente resulte de falta de destreza, atenção ou segurança proveniente desse estado, exceptuando-se apenas o caso da embriaguez imprevisível;
- b) O excesso de velocidade ou a prática de manobras perigosas, nos termos da parte final do n.º 1 do artigo 61.º, quando o acidente resulte dalguma dessas circunstâncias e o condutor deva ser julgado habitualmente imprudente.

No caso da alínea b), quando não se trate de condutor habitualmente imprudente, a pena será a de prisão de seis meses a dois anos e multa correspondente.

ARTIGO 60.º

Abandono de sinistrados

1. Os condutores que abandonem voluntariamente as pessoas vítimas dos acidentes que tenham causado, total ou parcialmente, serão punidos:

- a) Com prisão e multa até dois anos, graduada em função do perigo sofrido pela vítima, perante a gravidade das lesões e a dificuldade de obter socorros, quando da omissão não resultar agravamento do mal ou resultar agravamento que não

tenha como efeito a morte do sinistrado. Havendo agravamento, será este tomado em conta na graduação da pena;

- b) Com prisão maior de dois a oito anos quando da omissão resultar a morte do sinistrado;
- c) Com a pena do correspondente crime doloso de comissão por omissão quando o abandono ocorrer já depois de o condutor se haver certificado dos seus prováveis resultados, aceitando-os ou considerando-os indiferentes.

Se da aplicação da alínea c) resultar uma pena inferior à da alínea a), deverá o tribunal aplicar esta última quando o perigo da omissão seja mais grave que o resultado efectivo desta.

2. Serão punidas como encobridoras as pessoas transportadas nos veículos ou animais que tenham conhecimento do acidente e não se oponham ao abandono pelo modo que lhes seja possível.

3. A falta de prestação de socorros, por negligência, será punida com prisão até um ano, de harmonia com o grau de culpa do agente e os resultados da omissão.

4. Todos os condutores de veículos ou animais que encontrem nas vias públicas quaisquer feridos, que careçam de socorros e não possam obtê-los pelos seus próprios meios, sem grave perigo, e não prestem ou não colaborem na prestação do auxílio necessário, serão punidos com prisão e multa até seis meses, conforme a gravidade do perigo em que fique o sinistrado.

Se da omissão resultar a morte, a pena será de prisão e multa até um ano.

As mesmas penas serão aplicadas aos peões que não prestem ou não colaborem na prestação dos necessários socorros, na medida em que lhes seja possível.

ARTIGO 61.º

Inibição da faculdade de conduzir

1. Serão inibidos definitivamente da faculdade de conduzir e para tal fim privados das respectivas licenças:

- a) Os condutores que se encontrem em qualquer das situações previstas no n.º 2 do artigo 46.º;
- b) Os que, em face das conclusões periciais, devam ser julgados como alcoólicos habituais para efeitos da segurança na condução;
- c) Os condutores que os tribunais julguem habitualmente imprudentes, considerando-se como tais os que, por costume, transitem com excessiva velocidade onde, por lei, deva ser moderado o andamento, ou pratiquem por hábito manobras perigosas, de modo a revelarem, em qualquer dos casos, falta de atenção frequente ou desrespeito pelos interesses do trânsito.

Consideram-se perigosas as manobras feitas com infracção das regras constantes dos artigos 5.º, n.º 2 e última parte do n.º 5, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º, 12.º e 13.º do presente código.

Os tribunais, quando tiverem de julgar alguma destas infracções ou algum acidente de trânsito, devem declarar o condutor habitualmente imprudente.

dente sempre que se verifiquem as condições necessárias para essa declaração.

2. Serão inibidos temporariamente da faculdade de conduzir e privados das respectivas licenças:

a) Pelo período de seis meses, os condutores que forem condenados por viciação fraudulenta das licenças de condução;

b) Até três meses, seis meses e um ano, pela primeira, segunda e sucessivas infracções, os condutores:

1.º Que no cruzamento com outros veículos não diminuam a intensidade das luzes de modo a evitar o encandeamento;

2.º Que usem de velocidade excessiva ou pratiquem manobras perigosas;

c) Até seis meses, um ano e cinco anos, pela primeira, segunda e sucessivas infracções, os condutores que forem encontrados a conduzir em estado de embriaguez;

d) Por tempo não superior a cinco anos, variável conforme a gravidade da infracção, os condutores condenados em pena correccional por qualquer crime cometido no exercício da condução ou que tenham utilizado o veículo ou a licença de condução para o prepararem ou executarem.

A prova da embriaguez, nos casos referidos na alínea c), será feita por exame médico do condutor, devendo o agente da autoridade tomar as devidas providências para que este se realize imediatamente.

4. A inibição definitiva ou temporária da faculdade de conduzir será imposta pelos tribunais, sem prejuízo do disposto no artigo 55.º, quando deva seguir-se à condenação do condutor por qualquer infracção, e pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, nos casos restantes. O pagamento voluntário da multa feito depois de instaurado o processo equivale à condenação.

Os tribunais podem também impor qualquer das formas de inibição quando entenderem que a posse da carta de condução é susceptível de oferecer aos seus titulares oportunidades ou condições especialmente favoráveis para a prática de crimes; e poderão ainda substituir a proibição temporária de conduzir por caução de boa conduta em matéria de trânsito ou por seguro obrigatório, quando se deva supor que o arguido será de futuro um condutor prudente e evitará as infracções do tipo daquelas por que foi julgado.

Quando tiverem fundadas razões para crer que os actos praticados pelo condutor resultam de incapacidade ou de incompetência manifestamente perigosas para a segurança das pessoas e bens, os tribunais deverão ordenar que ele seja submetido a novo exame técnico, psicotécnico ou médico-sanitário. Neste caso o exame será realizado gratuitamente dentro de trinta dias após o recebimento da cópia da sentença na Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Se a inibição decretada terminar antes de realizado o exame, só depois deste e de harmonia com os seus resultados pode a Direcção-Geral de

Transportes Terrestres autorizar de novo a condução.

Mesmo quando a inibição seja decretada pelos tribunais, é a Direcção-Geral de Transportes Terrestres que compete apreender as licenças de condução.

ARTIGO 65.º

Prisão

2. Quando a autoridade a que o preso foi presente verificar que o mesmo não teve culpa, deverá soltá-lo; mas este ficará obrigado a apresentar-se no prazo de vinte e quatro horas à autoridade que lhe for indicada, sob pena de 1.000\$ de multa, quando se suspeitar de que do acidente deverá resultar a morte do ofendido, perda ou inabilitação de algum órgão.

ARTIGO 67.º

Exercício da acção cível em conjunto com a acção penal

1. O exercício da acção cível em conjunto com a acção penal é regulado pelos artigos 29.º a 34.º do Código de Processo Penal, com as modificações constantes dos números seguintes.

2. O lesado pode, na acção penal, deduzir o pedido de indemnização contra as pessoas que só sejam civilmente responsáveis pelo facto imputado ao arguido, até oito dias depois de este ser notificado do despacho de pronúncia ou equivalente. Neste caso, a respectiva petição deve ser articulada e acompanhada dos duplicados exigidos pelo artigo 152.º do Código de Processo Civil.

3. As pessoas contra quem for deduzido o pedido serão notificadas para contestar. A contestação deve ser oferecida dentro de dez dias; mas os notificados podem requerer instrução contraditória dentro de cinco dias e, se a requererem, o prazo para a contestação é de cinco dias, a contar do trânsito em julgado do despacho que dela conhecer.

A falta de contestação não terá os efeitos indicados nos artigos 488.º e 784.º do Código de Processo Civil.

A contestação podem seguir-se os outros articulados admitidos pelo processo civil sumário.

Toda a prova deve ser requerida com os articulados.

4. As pessoas com responsabilidade meramente civil podem intervir voluntariamente na acção instaurada contra o responsável pelo facto criminoso; mas, neste caso, não poderão praticar actos que o réu tenha perdido o direito de praticar.

5. O demandado, no caso do n.º 2, e o interveniente, no caso do n.º 4, têm a mesma posição processual que o arguido quanto à defesa dos interesses cíveis julgados em processo penal; mas é independente a defesa de cada um deles e aqueles não têm obrigação de comparecer pessoalmente em julgamento, a não ser para prestar declarações a que não possam recusar-se. Se o demandado ou o interveniente não constituírem advogado, serão representados pelo defensor do réu que responda pelo facto de que emerge a responsabilidade civil.

O demandado e o interveniente podem oferecer até dez testemunhas.

6. O imposto de justiça será fixado entre o mínimo de um terço e o máximo de dois terços do

imposto correspondente a uma acção cível do mesmo valor, terá o destino do imposto de justiça criminal e ficará sujeito tanto quanto possível ao regime deste. Nunca será, porém, convertível em prisão e será proporcionalmente distribuído pelos vencidos quando o pedido não obtenha inteiro provimento.

Não haverá lugar ao pagamento de preparos.

7. Nos casos mencionados no § 1.º do artigo 32.º do Código de Processo Penal, o Ministério Público deduzirá sempre a acção cível também contra os indivíduos que só sejam civilmente responsáveis.

ARTIGO 68.º

Acções destinadas à efectivação da responsabilidade civil

1. As acções destinadas a exigir a responsabilidade civil, quando não devam ser exercidas em processo penal, serão da competência do tribunal civil da comarca em que ocorreu o acidente e seguirão processo especial, cujos termos serão os do processo sumário com as modificações constantes dos n.ºs 2 a 4.

2. Para efeitos de determinação do valor da causa indicar-se-á na petição inicial, por extenso, a quantia certa pedida como indemnização.

3. Não é admissível a reconvenção.

4. Quando a acção não tenha sido proposta contra os seguradores ou contra os responsáveis solidários, o réu terá de deduzir o incidente do chamamento à autoria ou à demanda, se quiser libertar-se da responsabilidade ou exercer o direito de regresso.

5. O julgamento da matéria de facto será da competência do tribunal colectivo, quando o valor da acção exceda a alçada do tribunal da Relação.

6. Além dos casos previstos na lei geral, serão condenados como litigantes de má fé os autores a respeito dos quais se prove terem procurado ou agravado os efeitos do acidente para obterem a indemnização, ou exagerado indesculpavelmente o montante do pedido, e bem assim as companhias de seguros e os responsáveis solidários que contestem o pedido sem procurarem certificar-se, pelos meios legais ao seu alcance, da falta de razão da parte contrária, ou que procurem, por qualquer forma, judicial ou extrajudicialmente, dificultar o exercício do direito do ofendido.

7. Os titulares do direito de indemnização presumem-se pobres para efeitos de assistência judiciária.

ARTIGO 71.º

5. Pode o governador da província de Macau modificar as condições constantes deste código para admissão a exame e concessão de cartas, sem redução das garantias técnicas prescritas, e bem assim providenciar sobre o trânsito de veículos de tracção manual, tais como cadeirinhas, jerinxás, carros de mão, suas características e respectivos condutores.

6. As inspecções médico-sanitárias previstas no n.º 1 do artigo 50.º efectuar-se-ão nas delegações ou subdelegações de saúde do concelho ou circunscrição onde os candidatos residirem, ou na sede da comissão técnica de automobilismo em que desejem ser examinados, nas capitais de distrito ou da província e por junta médica nas inspecções de saúde, competindo também a estas proceder a

novo exame no caso do recurso a que se refere o n.º 2 do mesmo artigo.

7. Só nos concelhos e circunscrições em que a intensidade do tráfego e as condições locais o justifiquem será exigida licença para a condução de velocípedes, a qual terá validade em toda a província.

ARTIGO 72.º

1. Fica autorizado, até 31 de Dezembro de 1959, o trânsito de veículos que exerçam sobre o solo pressão igual ou inferior a 150 kg por centímetro de largura do aro metálico das rodas ou das superfícies rolantes, medida na parte em contacto com o solo.

2. A partir de 1 de Abril de 1955 é obrigatória a instalação, em todos os automóveis ligeiros e pesados, do sinal de mudança de direcção a que se refere o n.º 5 do artigo 30.º

3. Não ficam sujeitos aos limites constantes do n.º 8 do artigo 37.º os rodados dos veículos de tracção animal empregados no transporte de passageiros que se encontrem matriculados à data da entrada em vigor do presente código e bem assim os das carrinhas e de outros carros tradicionais de interesse turístico.

Esta isenção é ainda concedida até 31 de Dezembro de 1959 quanto aos carros de varais e carroças de um só animal empregados no serviço da lavoura e até 31 de Dezembro de 1955 quanto aos restantes veículos de tracção animal, desde que, em qualquer dos casos, se encontrem matriculados à data da entrada em vigor do presente código.

Em caso algum será, porém, permitido o trânsito de veículos munidos de rodados cujos aros metálicos tenham largura inferior a 4 cm.

4. Os fabricantes ou importadores de motores auxiliares para velocípedes submeterão, no prazo de trinta dias, à aprovação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres os modelos dos motores que tenham à venda.

5. Os veículos automóveis que possuam o livrete de circulação passado ao abrigo do Regulamento sobre a Circulação de Automóveis de 27 de Maio de 1911 não poderão transitar sem que os respectivos proprietários os submetam a inspecção e requeiram nova matrícula.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 1.000\$.

6. Enquanto não for dado cumprimento ao estabelecido no n.º 3 do artigo 54.º, será permitida, em cada concelho, a aprendizagem da condução de velocípedes em qualquer via pública, com excepção das estradas nacionais.

7. A partir da entrada em vigor do presente código será facultada gratuitamente a qualquer condutor a troca da sua carta de condução pela de novo modelo, a estabelecer em regulamento.

Sempre que as cartas sejam entregues nas direcções de viação com outra finalidade, estas farão a troca sem dependência de pedido e do pagamento de qualquer taxa.

8. Nos anos de 1955 e 1956 a carta de condutor profissional poderá ser passada a indivíduos habilitados com a 3.ª classe da instrução primária.

9. Podem ser trocadas pela carta de condutor profissional as cartas de condução cujos titulares provem que à data da entrada em vigor do presente código estavam inscritos no Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis ou num sindicato

nacional de motoristas, ou prestavam nessa qualidade serviços remunerados. A mesma faculdade terão os indivíduos que anteriormente àquela data tenham estado inscritos no Grémio ou sindicatos referidos ou prestado serviços remunerados como condutores de veículos automóveis.

Os condutores de automóveis pesados que se encontrem nas condições referidas no parágrafo anterior podem igualmente requerer o averbamento da qualidade de condutor de serviço público, desde que reúnam os requisitos exigidos pelo n.º 4 do artigo 47.º

Este averbamento poderá também ser requerido pelos condutores de automóveis pesados de menos de 60 anos de idade em cujas cartas tenha sido averbada, até 31 de Dezembro de 1954, a qualidade de condutor de serviço público de passageiros em transportes urbanos, a que se refere o § 1.º do artigo 60.º do Regulamento Especial de Transportes em Automóveis Pesados, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 23 499, de 24 de Janeiro de 1934, na redacção que lhe foi dada pela Portaria n.º 11 813, de 26 de Abril de 1947.

A troca ou o averbamento far-se-ão com isenção do pagamento de quaisquer taxas e deverão ser requeridos em qualquer das direcções de viação até 31 de Dezembro de 1955.

10. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres passará a licença a que se refere o n.º 1 do artigo 52.º aos condutores que, até 31 de Dezembro de 1955, provem exercer a instrução remunerada à data da publicação do presente código e sejam julgados, em face das informações pela mesma colhidas, dotados das qualidades indispensáveis ao exercício da profissão.

Aqueles a quem a licença for recusada poderão requerer, independentemente do pagamento de quaisquer taxas e da observância do disposto no n.º 1 do artigo 52.º, o exame a que se refere o n.º 2 do mesmo artigo.

11. Os industriais de transportes colectivos deverão apresentar, até 31 de Dezembro de 1955, a apólice de seguro ou caução a que se refere o n.º 2 do artigo 57.º, devidamente actualizada, sob pena de lhes serem canceladas as respectivas licenças.

Art. 3.º Ao artigo 56.º do Código da Estrada é acrescentado o número seguinte:

11. Se o responsável pela indemnização for casado, poderá executar-se a sua meação nos bens comuns do casal, mesmo antes de dissolvido o matrimónio ou de decretada a separação judicial de bens, embora o outro cônjuge não esteja conjuntamente obrigado.

Art. 4.º É eliminado o n.º 3 do artigo 35.º do Código da Estrada, passando a n.º 3 o actual n.º 4.

É eliminado o n.º 4 do artigo 64.º, passando a n.º 4 o actual n.º 5.

Art. 5.º No artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de Maio de 1954, são feitas as rectificações seguintes: Onde se lê:

«Decreto-Lei n.º 24 153, de 7 de Julho de 1934, na parte aplicável»,

deve ler-se:

«Decreto-Lei n.º 24 153, de 7 de Julho de 1934».

Onde se lê:

«Decreto-Lei n.º 32 402, de 20 de Novembro de 1942»,

deve ler-se:

«Decreto-Lei n.º 32 402, de 20 de Novembro de 1942, na parte aplicável».

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 8 de Agosto de 1955. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — Marcello Caetano — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Raul Jorge Rodrigues Ventura* — *Francisco de Paula Leite Pinto* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Henrique Veiga de Macedo*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas. — *R. Ventura*.

=====

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Portaria n.º 15 495

Nos termos do artigo 2.º do Decreto n.º 39 987, de 22 de Dezembro de 1954: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que:

1.º O n.º 3 do artigo 1.º, o artigo 12.º, o n.º 10 do artigo 20.º, o n.º 6 do artigo 21.º, o artigo 26.º, o n.º 1 do artigo 28.º, o artigo 32.º, os n.ºs 3, 5 e 6 do artigo 43.º, o n.º 4 do artigo 45.º, a alínea d) do n.º 6 do artigo 47.º e o n.º 3 do artigo 49.º do Regulamento do Código da Estrada passem a ter a seguinte redacção:

ARTIGO 1.º

3. Os sinais de perigo e de regulamentação serão colocados do lado direito da via, no sentido do trânsito, e poderão ser repetidos do outro lado da faixa de rodagem. A sua altura acima do solo não deverá exceder 2,20 m e, fora das localidades, não será inferior a 60 cm.

Estes sinais devem ser colocados de forma a não poderem ficar encobertos e a não causarem embaraço ao trânsito de peões.

ARTIGO 12.º

1. Os períodos de utilização dos parques de estacionamento a que se refere o n.º 4 do artigo 25.º do Código da Estrada serão, em qualquer parque, de quatro e vinte e quatro horas. A taxa correspondente a este último período dará direito a utilizar todos os parques existentes na mesma localidade, entre as 2 horas de um dia e as 2 horas do dia seguinte.

Não se aplica o disposto no parágrafo anterior aos parques a que se refere o n.º 2 do presente artigo.

2. O estabelecimento de parques de estacionamento em terrenos do domínio privado será autorizado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, a requerimento dos interessados e mediante parecer favorável da Junta Autónoma de Estradas ou da câmara municipal respectiva. O requerimento será acompanhado duma planta indicativa da localização do parque, seus limites e ligações com a via pública, e indicará o nú-