

apresentação no Ministério, recebimento de vencimentos de viagem e matrícula de filhos em estabelecimentos de ensino;

c) Pequenos empréstimos em casos de atraso de recebimento de vencimentos ou outras remunerações e ainda de situações de extrema necessidade, por grave doença ou falecimento do chefe de família.

IV) Isenções

Art. 9.º A Obra Social do Ministério do Ultramar é isenta de:

- a) Sisa pela aquisição a título oneroso de bens imobiliários com prévia autorização do Ministro do Ultramar na parte que for destinada à directa realização dos seus fins;
- b) Imposto sobre as sucessões e doações;
- c) Contribuição industrial;
- d) Imposto do selo;
- e) Impostos que incidam sobre as realizações de espectáculos com entradas pagas;
- f) Custas e selos nos processos judiciais, administrativos e fiscais em que for interessada;
- g) Pagamento de taxas devidas por licenças dos governos civis para as realizações desportivas, de propaganda, culturais e recreativas;
- h) Pagamento de taxas das licenças para obras.

V) Pessoal

Art. 10.º O secretariado da Obra Social será dirigido por um funcionário de categoria não inferior a chefe de secção e disporá do pessoal que for julgado necessário à boa execução dos serviços.

§ 1.º Os funcionários que prestarem serviço no secretariado serão para ali destacados ou colocados em comissão eventual, conforme os casos, e pagos pelos orçamentos dos quadros a que pertencerem.

§ 2.º Com o desenvolvimento da Obra Social poderá o Ministro do Ultramar, sob proposta do presidente da direcção, criar os seus quadros próprios.

VI) Disposições transitórias

Art. 11.º Pelo presente diploma são integradas na Obra Social do Ministério do Ultramar as instituições de assistência, previdência e cooperação actualmente existentes em que sejam beneficiárias as pessoas mencionadas no artigo 4.º, conservando estas todos os direitos e regalias que actualmente usufruem.

§ 1.º A data a partir da qual se tornará efectiva a integração das instituições referidas no corpo deste artigo e o seu grau de dependência relativamente à direcção da Obra Social do Ministério do Ultramar serão regulados por despacho do Ministro do Ultramar.

§ 2.º A integração da Cooperativa de Casas Económicas dos Funcionários Civis do Ministério do Ultramar, dada a natureza jurídica da sua constituição, dependerá de deliberação nesse sentido da assembleia geral.

Art. 12.º Enquanto não for julgada oportuna a integração do Instituto Ultramarino na Obra Social do Ministério do Ultramar, aquela instituição subsistirá com autonomia administrativa e financeira e regulando-se pelo seu estatuto próprio.

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

Paços do Governo da República, 4 de Julho de 1966. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — António Jorge Martins da Mota

Veiga — Manuel Gomes de Araújo — Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior — João de Matos Antunes Varela — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Joaquim da Luz Cunha — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira — Eduardo de Arantes e Oliveira — Joaquim Moreira da Silva Cunha — Inocêncio Galvão Teles — José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — José João Gonçalves de Proença — Francisco Pereira Neto de Carvalho.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas. — J. da Silva Cunha.

MINISTÉRIOS DO ULTRAMAR E DAS COMUNICAÇÕES

Decreto n.º 47 070

1. A rápida evolução do parque automóvel nacional em crescimento contínuo, o apetrechamento do País com infra-estruturas rodoviárias, concebidas segundo as técnicas mais modernas, e o progresso que se tem verificado na construção e equipamento dos veículos, há já algum tempo que vêm determinando condições de circulação bem diversas das que se registavam há pouco mais de uma dezena de anos.

Deste modo, enquanto o País se vai apetrechando com vista ao desenvolvimento de um sistema de transportes susceptível de se revelar como um dos esteios fundamentais da sua economia, essa evolução logicamente impõe especiais medidas, com o objectivo de melhorar a segurança rodoviária.

De facto, o aumento de veículos em circulação originou uma utilização intensa da rodovia onde aos utentes vão surgindo, a cada momento, os mais diversos problemas, a maior parte das vezes causados pela indisciplina que se gera com tal afluência.

Por outro lado, não é possível em curto período renovar todas as vias de molde a adequá-las às novas exigências da circulação, impondo-se por isso ao condutor um comportamento cauteloso, capaz de lhe proporcionar o perfeito domínio do veículo. E, mesmo nas mais modernas, torna-se necessário disciplinar convenientemente o trânsito, pois as características dessas rodovias podem incutir no condutor perigosa despreocupação e confiança.

A todas estas circunstâncias acresce ainda o desejo de compatibilizar a nossa legislação com a vigente no estrangeiro.

Têm sido frequentes as reuniões internacionais com vista à uniformização das regras de trânsito e delas têm resultado algumas conclusões que convém adoptar no nosso país.

2. Por tudo isto sente-se que a lei vigente se encontra em certa medida desactualizada. Comparando-a, porém, com a legislação mais moderna em vigor noutros países, facilmente se constata que a sua desactualização não é tão expressiva que obrigue a uma reforma integral e imediata.

Tem-se verificado, até, que o actual Código da Estrada se mostra ainda suficientemente actualizado para não causar perturbações de maior no trânsito e segurança rodoviária, desde que sejam revistas certas disposições.

E porque no plano internacional um grupo de trabalho da Conferência Europeia dos Ministros de Transportes (C. E. M. T.), além de outros, se debruça sobre o

problema da uniformização legal, havendo portanto a ideia de não só se esperar pelas suas conclusões, como de recolher os naturais ensinamentos que dele por certo resultarão, não se achou oportuno proceder antes a tal reforma geral.

Com esta atitude pensa-se não se ter agravado a disciplina do trânsito, pois, como já se disse, não só a lei não se mostra estruturalmente inadequada, como por outro lado se verifica que a frequência de acidentes nas nossas estradas é, afinal, devida na sua maior parte à falta de respeito do utente pela lei.

3. O grupo da C. E. M. T. não terminou ainda a sua tarefa. Dado, porém, que esta se encontra numa fase de grande adiantamento no que respeita a regras de trânsito, parece ter chegado o momento de se proceder aos trabalhos de actualização do Código da Estrada.

Deste modo, confiou-se tal tarefa a uma comissão, marcando-se-lhe, como primeiro passo, o estudo de certos pontos julgados de maior urgência e necessidade.

E como tais foram considerados, entre outros, os referentes a velocidades, velocípedes, tratamento administrativo das transgressões, aprovação de posturas municipais de trânsito e regras de prioridade.

Para já, encontra-se concluído o estudo dos dois primeiros e deles trata o presente decreto.

4. Da análise das alterações introduzidas pelo presente diploma, verifica-se que no artigo 7.º há que destacar as modificações nos limites máximos de velocidade instantânea.

Correspondendo a exigências do tráfego e tendo em conta que os limites de velocidade anteriormente fixados não estavam de acordo com as realidades da circulação, ampliaram-se, de um modo geral, esses limites.

Convém, no entanto, não tirar deste aumento conclusões apressadas. Foi, também, para evitar as atitudes de transigência — naturalmente ligadas ao conhecimento da evolução atrás esboçada — que se alteraram aqueles limites. Actuar-se-á, portanto, com mais severidade sobre todos os excessos constatados.

Dentro da mesma ideia de se adaptarem os limites de velocidade às exigências do tráfego e à salvaguarda da segurança da circulação, introduziu-se a inovação de se poderem fixar limites temporários de velocidade para determinadas regiões ou vias, independentemente de sinalização.

Apesar de não se subestimar o desvio que tal possibilidade representa em relação ao processo usualmente seguido da utilização de sinais, constatou-se que — perante a impossibilidade efectiva de o empregar com a extensão que a determinação pode comportar — se teriam de utilizar outros processos de divulgação.

Daí que se tenha recorrido aos meios usuais de informação, que serão usados com o cuidado e frequência necessários para levarem essas medidas ao conhecimento do condutor devidamente atento e cuidadoso. Não se ignora que esta nova medida de prevenção levanta objecções e certos receios. Trata-se, porém, de processo já seguido noutros países e até recomendado em resolução da C. E. M. T., aprovada em 1961.

5. No artigo 10.º — Ultrapassagem — apenas se regista uma inovação que consiste em impor aos veículos pesados, transitando fora das localidades, uma separação que permita a sua ultrapassagem em condições de segurança. A indicação da distância mínima a respeitar tem um significado meramente indicativo, dada a impossibilidade de se fazer por meios normais a sua comprovação.

6. Observada a necessidade de se regulamentar o trânsito nas auto-estradas, as determinações que passam a constar do artigo 26.º procuram ter em conta o condicionalismo especial que tem de presidir à utilização dessas vias.

O n.º 4 deste preceito merece uma referência especial. No condicionalismo que lá se descreve, o condutor tem de empregar, como aviso ao trânsito, o dispositivo de pré-sinalização. Cria-se assim mais um caso obrigatório da utilização deste sinal. E que, dadas as condições de circulação oferecidas pelas auto-estradas, entendeu-se que a simples aplicação dos preceitos da lei que regula o uso obrigatório desse sinal não satisfazia as necessidades mais elementares da prevenção rodoviária.

Escusado será dizer que surgirão casos de justificável exoneração de responsabilidade. Serão casos de força maior, a que o julgador deverá atender.

No entanto, esses casos serão raros e, se após a devida apreciação não resultar evidente a impossibilidade legítima do uso do sinal, o condutor será punido pela forma prevista na lei.

Mas não se esqueça, entretanto, que, como decorre no n.º 8 do artigo 10.º, continua a ter plena aplicação a legislação sobre o dispositivo de pré-sinalização.

7. Verifica-se ter aumentado extraordinariamente o número de veículos motorizados de duas ou três rodas que circulam no nosso país legalmente classificados como velocípedes, não obstante possuírem características técnicas que muito pouco se coadunam com o conceito-base de velocípedes, tal como é definido no n.º 1 da anterior redacção do artigo 38.º do Código da Estrada, bastante mais os identificando, em muitos casos, a pequenos motociclos.

Já pelo grande número desses veículos, já pela falta de preparação adequada dos respectivos condutores, já ainda pela tendência — cada vez mais facilitada pela evolução das suas características técnicas — de se não respeitarem as limitações que a lei estabelece para a circulação de velocípedes na via pública, designadamente quanto ao limite de velocidade e à lotação, o aumento atrás referido criou um grave problema de indisciplina e perigo para a segurança dos utentes da via pública que urgia resolver.

As alterações agora introduzidas no artigo 38.º representam a primeira medida para a resolução desse problema, fundamentalmente baseada na definição de uma nova categoria de veículos motorizados — os ciclomotores — que estabelecerá como que uma transição entre velocípedes com motor auxiliar e motociclos.

Atendendo a que importa tratar esta nova classe de veículos de maneira análoga à prevista na maior parte das disposições legais que condicionam a circulação e condução de motociclos na via pública, quase se limitou o alcance do novo preceito a equiparar os ciclomotores a motociclos, para efeitos de aplicação das disposições do Código da Estrada e respectivo regulamento.

Interessa fazer notar, porém, que tal procedimento não traduz a solução final do problema, só possível através de uma remodelação bastante mais profunda do actual código, e que não podia enquadrar-se no programa das modificações de pequena extensão a introduzir desde já.

Aproveitando a oportunidade da revisão das disposições do código referentes a velocípedes, introduziram-se nas mesmas algumas alterações julgadas convenientes, quer em resultado de uma melhor adaptação às correspondentes normas adoptadas no plano internacional, quer por força da necessidade de remover ou atenuar determinados inconvenientes que a prática mostrou existirem nas dis-

posições que agora se revogam. Entre essas alterações poderá referir-se o agravamento do regime de penalidades estabelecido para determinadas transgressões.

8. Na nova redacção do artigo 43.º há que pôr em relevo a medida de apreensão do velocípede, verificada que seja uma das transgressões nela consignadas.

Tal medida é sobretudo determinada pela especial perigosidade de que se revestem os actos que integram essas transgressões e pelas dificuldades que à Administração têm surgido de impor aos condutores o efectivo cumprimento da inibição do direito de conduzir. Os n.ºs 4 e 5 do artigo 45.º são o complemento desta estatuição.

9. Careciam de revisão as idades mínimas que condicionam a passagem das cartas e licenças de condução.

Pelos riscos que comporta a condução dos motociclos e velocípedes, entendeu-se ser de exigir uma maior maturidade ao condutor e, consequentemente, uma idade mais adiantada. Fixou-se, também, a idade mínima para a condução da nova categoria de veículos denominada ciclomotores e alterou-se a alínea d) do artigo 47.º em ordem a passar a ser exigida a habilitação mínima da 4.ª classe da instrução primária.

10. Finalmente, houve a preocupação de atender a certos interesses particulares que os novos preceitos poderiam vir a ferir e bem assim às possibilidades de actuação do sector administrativo. Em consequência, estabeleceu-se um regime de transição que permite acautelar na justa medida esses interesses e atender a essas possibilidades.

Tal regime encontra-se definido nos artigos 2.º, 3.º e 4.º do presente decreto, donde se extrai que haverá duas fases, sendo a primeira suficientemente dilatada em ordem a permitir à Administração a adequação dos seus serviços e aos particulares a preparação para o cumprimento das determinações que na fase seguinte entrarão em vigor.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Os artigos 6.º, 7.º, 10.º, 20.º, 26.º, 27.º, 34.º, 38.º, 43.º, 45.º, 46.º, 47.º, 48.º e 54.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de Maio de 1954, passam a ter a seguinte redacção:

ARTIGO 6.º

Sinais dos condutores

1.
2. Os condutores de veículos automóveis e de velocípedes, antes de entrarem em cruzamentos ou entroncamentos, lombas de estrada e curvas de visibilidade reduzida, ou quando tiverem de realizar quaisquer manobras, nomeadamente as de início de marcha e ultrapassagem, e em todos os casos em que seja necessário indicar a sua aproximação, são obrigados a chamar, com a devida antecedência, a atenção dos peões e dos condutores de outros veículos ou de animais, por meio de instrumento acústico a que se referem, respectivamente, os artigos 31.º e 38.º, n.º 12.
3.
4.
5. Durante a noite os sinais sonoros poderão ser substituídos por sinais luminosos com os faróis a que se referem a alínea b) do n.º 2 do artigo 30.º e o

n.º 10 do artigo 38.º, mas de modo que estes não produzam encandeamento.

Dentro das localidades esta substituição far-se-á obrigatoriamente.

6.
7.
8.

ARTIGO 7.º

Velocidades

1. Os condutores devem regular a velocidade dos veículos de modo que, atendendo às características destes, às condições da via, à intensidade do tráfego e a quaisquer outras circunstâncias especiais, não haja perigo para a segurança das pessoas e das coisas nem perturbação ou entrave para o trânsito.

Considera-se excessiva a velocidade sempre que o condutor não possa fazer parar o veículo no espaço livre visível à sua frente, ou exceda os limites de velocidade fixados nos termos legais.

2.

3. Os veículos automóveis, além das restrições constantes do número anterior e da alínea b) do n.º 1 do artigo 24.º, estão sujeitos aos limites máximos de velocidade instantânea a seguir indicados:

Classes e tipos de veículos automóveis	Velocidade em km/h.	
	Dentro das localidades	Fora das localidades
Motociclos:		
Simples	60	—
Com carro	50	60
Automóveis ligeiros:		
Passageiros e mistos:		
Sem reboque	60	—
Com reboque	50	70
Mercadorias:		
Sem reboque	60	80
Com reboque	50	70
Automóveis pesados:		
Passageiros	50	70
Mercadorias e mistos:		
De peso bruto não superior a 10 t	50	70
De peso bruto superior a 10 t	50	60
Tractores com ou sem reboque	50	40

A velocidade dos veículos articulados e dos automóveis pesados de mercadorias e mistos com reboque será a que corresponder ao peso bruto do conjunto.

4. Nas auto-estradas o limite mínimo de velocidade instantânea permitido, salvo nos casos de sinalização especial, será de 40 km/h. e o limite máximo de velocidade instantânea para os automóveis pesados de passageiros será elevado para 80 km/h.

5. Os ciclomotores estarão sujeitos aos limites máximos de velocidade instantânea de 40 km/h. e 60 km/h., respectivamente, dentro e fora das localidades.

O limite máximo de velocidade instantânea dos velocípedes com motor será de 40 km/h.

6. Por portaria do Ministro das Comunicações, poderão ser fixados limites máximos de velocidade para vigorar em regiões ou nas vias de comunicação que forem designadas, durante os períodos em que a intensidade e características do trânsito o imponham como medida de segurança.

Estas determinações serão ainda anunciadas ao público através dos meios usuais de informação.

7. A Direcção-Geral dos Transportes Terrestres poderá, ainda, por sua iniciativa ou proposta da Junta Autónoma de Estradas ou das câmaras municipais, fixar limites máximos de velocidade diferentes dos estabelecidos no n.º 3, ou limites mínimos, nas vias em que as condições do trânsito o aconselhem, devendo tais limites ser convenientemente sinalizados.

8. Sempre que o julgue conveniente, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá diminuir ou aumentar os limites de velocidade dos veículos automóveis empregados em determinados transportes, bem como estabelecer, para cada caso, o tempo mínimo que deverá ser gasto num dado trajecto. Nestes casos, o trânsito dos veículos fica dependente de guias passadas pelas entidades que forem designadas, nos termos do n.º 3 do artigo 2.º, e nas quais se indique a velocidade média para o percurso e os pontos deste onde deve ser feita a verificação da sua observância. Presume-se que há excesso de velocidade sempre que estes veículos transitem sem aquelas guias ou não sejam cumpridas as obrigações delas constantes.

9. A contravenção do disposto nos n.ºs 1 a 4 ou a inobservância dos limites máximos de velocidade fixados nos n.ºs 5 a 7 será punida com a multa de 300\$. A inobservância dos limites mínimos fixados será punida com a multa de 200\$, salvo o do n.º 4, que será punido com a multa de 300\$.

10. Sem prejuízo dos limites máximos de velocidade fixados, os veículos automóveis não deverão transitar, dentro das localidades, em marcha tão lenta que cause embaraços injustificados aos restantes utentes das vias públicas.

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

ARTIGO 10.º

Ultrapassagem

1.
2.
3.

4. Todo o condutor de veículos ou de animais é obrigado, sempre que não haja obstáculo que o impeça, a facultar imediatamente a ultrapassagem desviando-se o mais possível para a direita e não aumentando a sua velocidade enquanto não for ultrapassado.

Os veículos de largura superior a 2 m deverão, ainda reduzir a velocidade ou parar sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil ou o estado de conservação da via não permitam a ultrapassagem com a necessária segurança.

Salvo durante o tempo necessário para fazerem uma ultrapassagem, os automóveis pesados, quando transitem fora das localidades, guardarão entre si um intervalo que permita serem ultrapassados com segurança por outros veículos, não devendo esse intervalo ser inferior a 50 m.

5.
6.

ARTIGO 20.º

Iluminação

1.
2.
3.
4.
5.

6. Salvo o disposto no n.º 10.º do artigo 38.º para os velocípedes, o trânsito de veículos sem iluminação por virtude de avaria nas luzes só será permitido até à povoação mais próxima do local onde a mesma tenha ocorrido e a velocidade não superior a 20 km por hora.

Quando nessa localidade não for possível reparar a avaria em boas condições, o veículo só poderá prosseguir a marcha munido de iluminação de carácter provisório e com velocidade não superior a 30 km por hora.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 200\$ ou 100\$, conforme se trate, respectivamente, de veículos automóveis e rebocos ou de veículos de tracção animal.

7. As disposições do número anterior não se aplicam ao trânsito nas auto-estradas, nas quais a avaria nas luzes implica a imobilização do veículo e o procedimento previsto no n.º 4 do artigo 26.º

As infracções ao disposto neste número serão punidas nos termos do n.º 8 do artigo 26.º, na parte referente ao n.º 4 do mesmo artigo.

ARTIGO 26.º

Auto-estradas, pistas especiais e obras de arte de características excepcionais

1. Designam-se por auto-estradas as estradas destinadas a tráfego rápido, com separação de correntes de tráfego, acessos condicionais e sem cruzamentos de nível.

2. É proibido nas auto-estradas o trânsito de peões, animais, velocípedes com ou sem motor, ciclomotores, outros veículos que não sejam veículos automóveis e tractores.

3. Nas auto-estradas é ainda proibido:

- a) Parar ou estacionar, inclusive nas bermas, salvo nos locais especialmente designados para esse fim;
- b) Inverter o sentido de marcha ou entrar na faixa separadora central;
- c) Fazer marcha atrás;
- d) O ensino de condução.

4. Em caso de paragem forçada, o condutor deverá desviar o veículo para fora da faixa de rodagem à direita do sentido da sua marcha. Se tal não for possível, tomará todas as medidas necessárias para que os outros condutores sejam avisados a tempo do obstáculo que vão encontrar, utilizando o triângulo de pré-sinalização.

O condutor deverá ainda providenciar no sentido de o veículo imobilizado ser removido da auto-estrada o mais rapidamente possível.

5. A entrada e saída dos veículos nas auto-estradas far-se-á unicamente pelos acessos a esse fim destinados e os veículos que tenham de retroceder deverão sair pelo primeiro nó de ligação para voltarem a entrar pelo ramal de acesso à faixa de rodagem destinada ao trânsito em sentido contrário.

6. Sempre que existam pistas especialmente destinadas a cavaleiros ou a veículos de certa espécie, o trânsito destes far-se-á obrigatoriamente por elas, ficando vedada a sua utilização a quaisquer outros veículos e aos animais e ainda aos peões quando haja passeios ou bermas.

7. A utilização nas auto-estradas das faixas de rodagem em sentido contrário ao normal será punida com a multa de 1000\$ e o condutor inibido da faculdade de conduzir e privado da respectiva licença por seis meses a um ano.

8. As infracções ao disposto no n.º 2 serão punidas com a multa de 300\$ e quando cometidas por peões com a multa de 50\$.

As infracções ao disposto nas alíneas a) e c) do n.º 3 e na primeira parte do n.º 4 serão punidas com a multa de 300\$ e consideradas manobras perigosas.

As infracções ao disposto na alínea d) do n.º 3 e na segunda parte do n.º 4 serão punidas com 300\$ de multa.

As infracções ao disposto na alínea b) do n.º 3 e no n.º 5 serão punidas com a multa de 1000\$ e os transgressores inibidos da faculdade de conduzir e privados das respectivas licenças por seis meses a um ano.

As infracções ao disposto no n.º 6 serão punidas com a multa de 50\$.

9. Nas auto-estradas a infracção ao disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 45 229, de 9 de Outubro de 1963, será também considerada como manobra perigosa.

10. Mediante decreto simples dos Ministros das Obras Públicas e das Comunicações, poderão determinar-se normas próprias de circulação em obras de arte construídas na metrópole e ilhas adjacentes, cujas características especialmente a isso obriguem. O Ministro do Ultramar terá idêntica competência nos territórios ultramarinos.

ARTIGO 27.º

Disposições fundamentais

1. Consideram-se veículos automóveis todos os veículos de tracção mecânica destinados a transitar pelos seus próprios meios nas vias públicas.

Exceptuam-se as máquinas especialmente destinadas a fins militares ou a trabalhos agrícolas ou industriais e, bem assim, os veículos a que se referem os n.ºs 2 e 3 do artigo 38.º

2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.

ARTIGO 34.º

Chapas e inscrições

1.
2.
3. Os automóveis ligeiros para o transporte de mercadorias e os automóveis pesados devem ter no

exterior do lado esquerdo, em caracteres bem visíveis, a indicação do peso bruto e, bem assim, da tara ou da lotação, conforme se trate, respectivamente, de veículos destinados ao transporte de mercadorias ou de passageiros.

Nos tractores figurará a indicação da tara e do peso bruto que podem rebocar.

Os veículos que, nos termos do n.º 3 do artigo 7.º, tenham fixados limites máximos de velocidade para fora das localidades, levarão, ainda, à retaguarda, indicação desses limites.

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

4.
5.
6.

7. Nenhum veículo automóvel ou reboque matriculado no estrangeiro poderá transitar em Portugal sem a chapa de matrícula do país de origem e a chapa de trânsito internacional, nos termos das convenções em vigor.

Os veículos automóveis e reboques matriculados no continente, ilhas adjacentes ou províncias ultramarinas não poderão sair do País sem que tenham colocada na retaguarda a chapa de trânsito internacional.

Nos veículos automóveis e reboques é vedada a colocação de chapa de trânsito internacional diferente daquela que identifica o país onde o veículo está matriculado.

Esta chapa deverá ser colocada por forma a ser bem visível de dia e a uma distância de 30 m.

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

ARTIGO 38.º

Velocípedes

1. Consideram-se velocípedes os veículos de duas ou mais rodas accionadas pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos.

2. Salvo indicação expressa em contrário, consideram-se, para todos os efeitos, equiparados a velocípedes os veículos de duas ou mais rodas providos de um motor auxiliar e que tenham as seguintes características:

- a) Pedais ou dispositivos análogos que permitam ao condutor accionar o veículo a uma velocidade razoável, suficiente para o seu emprego normal, sem o recurso do motor;
- b) Motor de cilindrada não superior a 50 cm³;
- c) Velocidade máxima, em patamar, limitada por construção a 50 km/h.;
- d) Tara não superior a 55 kg.

3. Os veículos de duas ou mais rodas com motor de cilindrada não superior a 50 cm³ que, nos termos do número anterior, não sejam considerados velocípedes, tomam a designação de ciclomoteres e são equiparados, para todos os efeitos, a motociclos, salvo indicação expressa em contrário.

4. Os velocípedes deverão transitar o mais próximo possível das bermas ou passeios, mesmo nos casos em que no mesmo sentido sejam possíveis duas ou mais filas de trânsito, não podendo seguir a par.

É proibido aos condutores de velocípedes transportar objectos capazes de prejudicar a condução ou constituir perigo ou incómodo para os outros utentes,

fazer-se rebocar e bem assim rebocar qualquer veículo, com excepção de um carro destinado ao transporte de carga.

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

Serão punidos com a multa de 100\$ os condutores de velocípedes que transitem com qualquer das mãos fora dos instrumentos de direcção ou sem ter os pés nos pedais.

5. Os velocípedes só podem transportar o respectivo condutor. Exceptuam-se os velocípedes sem motor dotados de mais de um par de pedais capaz de accionar o veículo, cuja lotação será expressa pelo número desses pares de pedais.

A contravenção ao disposto neste número será punida com a multa de 200\$ e o condutor inibido da faculdade de conduzir e privado da respectiva licença por tempo não inferior a 30 dias.

6. Quando existam pistas especialmente destinadas a velocípedes, os que tenham mais de duas rodas ou carro atrelado deverão transitar pela faixa de rodagem destinada aos outros veículos.

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

7. Dentro das localidades é proibido aos condutores de velocípedes com motor imprimir a este acelerações excessivas, ou repetidas, especialmente no arranque ou em ponto morto.

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

8. O trânsito de velocípedes de duas rodas sem carro atrelado, quando conduzidos à mão, é equiparado ao dos peões para todos os efeitos deste código.

9. Os velocípedes com motor serão inspecionados e registados pelas câmaras municipais, depois de aprovados pela Direcção-Geral dos Transportes Terrestres os respectivos modelos.

10. Os velocípedes serão providos de uma luz branca ou amarela à frente e de uma luz vermelha à retaguarda. Com o fim de assinalarem de noite a sua presença, serão ainda providos de um reflector vermelho à retaguarda e terão o guarda-lamas pintado de branco numa extensão de 25 cm, a contar do extremo inferior.

Os reflectores devem encontrar-se em estado de conservação e limpeza, por forma a satisfazerem o disposto no n.º 2 do artigo 20.º

Em caso de avaria de uma ou de ambas as luzes referidas neste número, os velocípedes só podem circular na via pública se forem conduzidos à mão.

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

11. Os velocípedes devem ser providos de dois travões independentes, cada um dos quais suficientemente eficaz para imobilizar o veículo.

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

12. Os velocípedes devem ser munidos de uma campainha, podendo esta, no caso dos velocípedes com motor, ser substituída por outro instrumento acústico nas condições do disposto no artigo 31.º

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

13. As rodas dos velocípedes devem possuir pneumáticos ou dispositivos de idênticas características, em bom estado de conservação e de dimensões correspondentes ao peso que suportem.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 50\$.

14. Os motores dos velocípedes deverão oferecer as necessárias garantias de segurança e do seu funcionamento não deve resultar perigo ou incómodo para as pessoas, nem danos nos pavimentos, especialmente pela produção de fumos ou vapores e pelo derramamento ou perda de quaisquer substâncias.

Os motores deverão ser providos de um dispositivo destinado a tornar silencioso o escape e cujo funcionamento não possa ser interrompido com o motor a trabalhar. É proibida qualquer modificação no sistema de escape que seja susceptível de provocar o aumento dos ruídos produzidos pelos motores.

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

15. Os velocípedes deverão ter colocadas em local bem visível uma chapa com o respectivo número de matrícula, que será fornecida pela câmara municipal em que tiverem sido matriculados, e uma chapa com a indicação do nome e da residência do respectivo proprietário.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 50\$.

16. A carga útil dos velocípedes empregados no transporte de mercadorias não poderá exceder 50 kg.

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

ARTIGO 43.º

Apreensão de veículos

1. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá ordenar a apreensão dos veículos nos seguintes casos:

- a) Quando não tenham a matrícula ou o título de registo de propriedade regularizados;
- b) Quando sejam encontrados a transitar estando o respectivo livrete apreendido;
- c) Quando sejam encontrados a transitar sem o respectivo número de matrícula ou com um número diferente.

É concedida às câmaras municipais, quanto aos veículos nelas matriculados, a competência conferida por este número à Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

2. Os velocípedes com motor que transitarem com velocidade superior a 60 km/h., ou cujos condutores infringirem o disposto no n.º 5 do artigo 38.º, serão apreendidos pelo período por que durar a apreensão da licença de condução, não podendo, porém, aquela apreensão exceder o prazo de um ano.

Verificada uma destas contravenções, o proprietário do veículo será notificado de que o deverá apresentar quando lhe for exigido. A não apresentação constitui crime de desobediência.

A apreensão determinada neste número consistirá na entrega do veículo à autoridade competente, a qual, na impossibilidade de o tomar à sua guarda, deverá proceder à selagem do mesmo, ficando neste caso o veículo confiado ao seu proprietário.

3. O veículo que tenha dado causa a um acidente será imediatamente apreendido pela autoridade ou agente da autoridade que levantar o auto, excepto se o respectivo proprietário ou quem o representar provar que transferiu a sua responsabilidade para uma companhia de seguros, nos termos do artigo 57.º, por valor não inferior a 100 000\$, ou prestar caução por quantia equivalente.

Esta apreensão consistirá na entrega do veículo ao seu proprietário ou a quem o represente, com a obrigação de o não utilizar ou alienar por qualquer forma e de o entregar quando lhe for exigido sob as penas da lei, e cessará logo que o interessado pague a indemnização ou preste qualquer das garantias referidas no parágrafo anterior.

4. Os proprietários dos veículos serão responsáveis pelas despesas causadas pela apreensão, qualquer que seja o motivo que a tenha originado.

5. Quando a apreensão de um veículo, pelos motivos mencionados no n.º 1, se mantiver por tempo superior a 90 dias em virtude de negligência do proprietário em regularizar a sua situação, considerar-se-á o veículo abandonado a favor do Estado, podendo a Direcção-Geral da Fazenda Pública proceder à sua venda em hasta pública.

Verificar-se-á a mesma consequência se, apreendido o veículo ao abrigo do disposto no n.º 2, o seu proprietário não efectuar o seu levantamento no prazo de 30 dias após o termo da apreensão.

ARTIGO 45.º

Matrícula de veículos de tracção animal e dos velocípedes

1.
2.
3.

4. Presume-se que os velocípedes são propriedade da pessoa em nome da qual se encontram averbados.

5. Verificada uma das transgressões previstas no n.º 2 do artigo 43.º, proceder-se-á à notificação da câmara municipal onde estiver matriculado o velocípede de que existe auto pendente.

ARTIGO 46.º

Habilitação legal para conduzir

1. Só poderão conduzir veículos automóveis nas vias públicas:

a) Os titulares das cartas de condução a que se refere o artigo seguinte, bem como das que forem passadas pelos serviços competentes das províncias ultramarinas;

b) Os titulares do boletim de condução a que se referem o artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 22 804, de 6 de Julho de 1933, o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 44 882, de 14 de Fevereiro de 1963, o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 44 949, de 30 de Março de 1963, e o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 46 203, de 26 de Fevereiro de 1965, enquanto na efectividade de serviço nas forças armadas ou militarizadas e ainda, no que respeita aos oficiais do Exército e da Armada, na situação de reserva;

c) Os titulares do certificado de condução a que se referem o artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 22 804, de 6 de Julho de 1933, o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 44 882, de 14 de Fevereiro de 1963, o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 44 949, de 30 de Março de 1963, e o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 46 203, de 26 de Fevereiro de 1965, quando conduzam veículos pertencentes às forças armadas ou militarizadas;

d) Os titulares das licenças internacionais de condução ou das licenças do Anexo 9 da Convenção internacional sobre o trânsito rodoviário, aprovada para adesão pelo Decreto-Lei n.º 39 904, de 13 de Novembro de 1954, emitidas nos países a mesma aderentes, desde que não estejam domiciliados em Portugal, para a condução de quaisquer automóveis ligeiros de passageiros particulares ou de aluguer sem condutor, ou dos veículos com que entraram no País;

e) Os estrangeiros habilitados com carta passada pelos serviços do seu país, mas nas mesmas condições em que nesse país puderem conduzir os portugueses titulares da carta de condução a que se refere o artigo seguinte;

f) Os instruídos nos termos do artigo 51.º;

g) Os examinados ao realizarem a prova prática de condução a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 49.º

Será permitida a condução de ciclomotores aos indivíduos domiciliados no estrangeiro, desde que possuam a respectiva licença de condução exigida no país onde tenham domicílio, sendo-lhes concedido documento que os habilitará a conduzir tais veículos em Portugal, no caso de naquele país não ser necessária licença.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 1000\$ a 2000\$ e prisão até um mês. A reincidência será punida com a multa de 2000\$ a 5000\$ e prisão até seis meses.

Os condutores que, embora titulares de qualquer dos documentos referidos nas alíneas a) a e) deste número e no n.º 1 do artigo 51.º, forem encontrados a conduzir sem o trazerem consigo serão punidos com a multa de 100\$.

2.
3.
4.
5.
6.
7.

ARTIGO 47.º

Cartas de condução

1. As licenças para condução de veículos automóveis denominam-se «cartas de condução» e serão passadas pelas direcções de viação aos indivíduos que estejam nas condições seguintes:

a) Não terem menos de 16, 18 ou 21 anos, conforme pretendam habilitar-se, respectivamente, à condução de:

- 1.º Ciclomotores;
- 2.º Motociclos e automóveis ligeiros;
- 3.º Automóveis pesados.

b) Terem a necessária robustez psicofísica;

c) Não estarem abrangidos pelo disposto no n.º 2 do artigo anterior;

d) Possuírem a habilitação mínima da 4.ª classe da instrução primária;

e) Terem ficado aprovados no exame a que se refere o artigo 49.º

Só podem conceder-se cartas de condução a menores não emancipados desde que a indemnização dos danos que estes venham a causar no exercício da condução esteja garantida até à maioridade, mediante seguro, por importância não inferior a 100 000\$.

2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.

ARTIGO 48.º

Admissão a exame

1.
 - a)
 - b)
 - c)
 - d) Documento comprovativo de possuírem, pelo menos, o exame da 4.ª classe da instrução primária;
 - e)
2.
3.
4.

ARTIGO 34.º

Condutores de velocípedes

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

As licenças de condução de velocípedes sem motor não habilitam à condução de velocípedes com motor.

Os condutores que forem encontrados a conduzir alguns daqueles veículos sem trazerem consigo a necessária licença de condução serão punidos com multa de 50\$ ou 100\$, conforme se trate, respectivamente, de velocípedes sem motor ou com motor.

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

2. As licenças de condução referidas no número anterior serão concedidas pelas câmaras municipais após o candidato ter sido aprovado num exame constituído por uma prova prática de condução e por um interrogatório sobre regras e sinais de trânsito e normas que condicionam a admissão dos velocípedes ao trânsito nas vias públicas. São dispensados deste interrogatório os indivíduos que já possuam carta de condução de automóveis.

3. É fixada em 16 anos a idade mínima para a condução de velocípedes com motor. As crianças com menos de 12 anos de idade só poderão conduzir velocípedes em jardins ou parques públicos e bem assim em locais da via pública vedados ao trânsito de veículos e onde seja muito reduzido o trânsito de peões, cuja segurança e comodidade não poderá ser

afectada, ficando para esse efeito isentos de licença de condução.

Serão punidos com a multa de 200\$ os pais ou tutores das crianças até 12 anos de idade que conduzam velocípedes na via pública fora das condições atrás previstas.

4. As câmaras municipais deverão fixar nos respectivos regulamentos de trânsito os lugares em que, dentro das localidades, poderá fazer-se a aprendizagem da condução de velocípedes na via pública. Fora das localidades e nos casos em que nestas não exista regulamento de trânsito ou não conste do mesmo a fixação dos lugares atrás referidos, aquela aprendizagem só é permitida em locais em que normalmente não exista ou seja muito reduzido o trânsito de veículos e peões, por forma a que dessa aprendizagem não possa resultar qualquer perigo ou embaraço para os outros utentes da via pública.

É proibida a aprendizagem da condução de velocípedes nas estradas nacionais.

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

5. É aplicável aos condutores de velocípedes o disposto no n.º 9 do artigo 47.º

6. Os indivíduos domiciliados no estrangeiro só poderão conduzir velocípedes em Portugal desde que possuam a respectiva licença de condução exigida no país onde tenham domicílio. No caso de nesse país não ser necessária tal licença, ser-lhes-á concedido um documento que os habilitará a conduzir aqueles veículos.

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

Art. 2.º Os veículos com características de ciclomoteres ficarão sujeitos ao seguinte regime:

- 1) Numa fase inicial são para todos os efeitos considerados velocípedes com motor;
- 2) Num período de transição que se seguirá à fase inicial deverão ser matriculados como ciclomoteres, após o que serão imediatamente considerados como tais, para todos os efeitos.

§ único. As datas dos termos da fase inicial e do período de transição serão afixadas por portaria do Ministro das Comunicações, não podendo a primeira ser anterior a 31 de Agosto de 1967.

Art. 3.º Se os respectivos proprietários assim o desejarem, os veículos a que se refere o artigo anterior poderão ser desde já matriculados como ciclomoteres, ficando sujeitos a todas as disposições relativas a esta classe de veículos.

Art. 4.º Os indivíduos titulares de uma licença de condução de velocípedes que pretendam conduzir ciclomoteres deverão requerer, durante o período de transição, a troca da actual licença por uma carta de condução que os habilitará, a título precário, a conduzir aqueles veículos.

Essa carta de condução será, no entanto, apreendida nos casos de infração dos condutores que, no cruzamento com outros veículos, não diminuam a intensidade das luzes de modo a evitar o encadeamento, usem de velocidade excessiva ou pratiquem manobras perigosas, ficando o seu titular proibido de conduzir, de futuro, ciclomoteres sem se encontrar habilitado com a respectiva carta de condução obtida nos termos do artigo 47.º

Art. 5.º O Ministro das Comunicações fixará, em portaria, as condições a que deverão obedecer as operações

a que se referem os artigos 2.º, 3.º e 4.º do presente diploma, estipulando, nomeadamente, os respectivos prazos, sanções e taxas.

Art. 6.º Para a admissão a exame de condução dos veículos a seguir discriminados são estabelecidos, transitóriamente, os seguintes limites de idade mínima:

- a) Motociclos: 16 anos durante o ano de 1966 e 17 anos durante o ano de 1967;
- b) Ciclomotores: 14 anos durante o ano de 1966 e 15 anos durante o ano de 1967;
- c) Velocípedes com motor: 14 anos durante os anos de 1966 e 1967 e 15 anos durante o ano de 1968.

Art. 7.º O disposto na segunda parte do n.º 1 do artigo 54.º do Código da Estrada não se aplica às licenças de condução que tenham sido passadas pelas câmaras municipais até à data da entrada em vigor deste decreto.

Art. 8.º O Ministro das Comunicações poderá determinar, em portaria, o uso obrigatório de capacete aos condutores de velocípedes com motor, ciclomotores e motociclos.

Art. 9.º Estas disposições entram em vigor na metrópole e ilhas adjacentes a partir de 1 de Setembro de 1966.

Art. 10.º O Ministro do Ultramar fixará a data da entrada em vigor das presentes disposições nas diversas províncias ultramarinas e bem assim as adaptações julgadas convenientes a cada uma delas.

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

Paços do Governo da República, 4 de Julho de 1966. —
AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *Joaquim Moreira da Silva Cunha* — *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas. — *J. da Silva Cunha*.