



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — 6\$80

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As três séries . . .	Ano 360\$	Semestre	200\$
A 1.ª série	140\$	“	80\$
A 2.ª série	120\$	“	70\$
A 3.ª série	120\$	“	70\$

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37 701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministérios do Ultramar e das Comunicações :

Decreto-Lei n.º 39 672 — Aprova o novo Código da Estrada — Revoga determinados diplomas e ainda toda a legislação vigente nas províncias ultramarinas sobre matérias reguladas no referido código.

MINISTÉRIOS DO ULTRAMAR E DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 39 672

I

Considerações gerais

1. A obra de renovação e ampliação das redes de estradas levada a cabo pelo Estado Novo contribuiu, em não pequena medida, para o grande aumento de tráfego rodoviário verificado nas últimas duas décadas. Para se avaliar deste aumento basta dizer-se que o número de automóveis actualmente em utilização excede o quíntuplo do que existia em 1926.

Por outro lado, os progressos da técnica vêm determinando, com a introdução nos veículos de sucessivos aperfeiçoamentos, um acréscimo de peso, volume, velocidade e outras características, que, além dos problemas ligados à construção e conservação da via, suscita outros, de não menor acuidade, que constituem objecto das leis do trânsito.

Acresce que não só estes problemas se agravaram e multiplicaram nos últimos anos, por forma a instantaneamente exigirem a adopção de novos princípios e novas regras, como a evolução do tráfego e das necessidades a ele ligadas levou à publicação de um sem-número de diplomas que, alterando e derogando em muitos passos o Decreto n.º 18 406, actual Código da Estrada, criam

ao intérprete as dificuldades que sempre acarreta uma grande dispersão legislativa.

No ultramar à multiplicidade de disposições soma-se a diversidade de critérios em várias províncias ultramarinas.

Outro factor a ter em conta é sem dúvida o grande impulso hoje registado no tráfego internacional, que faz com que se caminhe no sentido de uma regulamentação quanto possível uniforme do trânsito e tem levado por isso à adopção de novos convénios, a que o País aderiu já ou a que se encontra em vias de aderir.

Não surpreende, portanto, que, datando de 1930 o código vigente na metrópole e sendo em parte ainda mais antiquada a correspondente legislação ultramarina, se encontrem de há muito ultrapassadas as normas que informaram a sua elaboração.

Urgia, pois, reunir num único diploma a numerosa legislação existente em matéria tão delicada, enquadrando as suas disposições, com as múltiplas inovações introduzidas, no sistema de princípios a que se entendeu dever sujeitar o intenso tráfego rodoviário dos nossos dias.

Longo e cuidadoso estudo, apoiado em ampla consulta, tanto na metrópole como no ultramar, aos organismos e entidades que de uma forma ou de outra representam actividades ligadas a este importante sector da vida nacional, precedeu a publicação do presente diploma, na feitura do qual houve o cuidado de não esquecer, à luz embora das necessidades particulares do nosso trânsito, os ensinamentos colhidos da experiência alheia.

2. A ordem e a segurança do trânsito constituem, sem dúvida, uma condição vital para a realização dos fins da sociedade; e o grau a que se chegou na combinação de forças e de interesses a ele ligados justifica, e até impõe, uma regulamentação já muito distante dos princípios gerais que tutelavam a vida pacífica e estática dos tempos em que foi publicado o Código Civil.

As especialidades que se impõem a tão importante sector da actividade humana podem consistir num sis-

tema repressivo-reparador, complemento lógico e necessário de uma série de regras indicativas de conduta, ou então num sistema que condicione o exercício de certas profissões ou actividades ou permita o uso de medidas específicas de segurança, como prevenção contra a suspeita da violação dos direitos. Bem vistas as coisas, tem de concluir-se que só num sistema misto, em que ambas as formas de protecção se conjuguem, será possível encontrar um comando satisfatoriamente regulador deste ramo de actividade.

Nestes termos, o Código da Estrada que ora se publica contém regras indicativas do modo de proceder nas vias públicas por forma a respeitar os interesses legítimos em conflito ou a exercer os próprios direitos e, como complemento, regras de responsabilidade — aspecto este em que se toca também o direito processual —, estabelecendo ainda a disciplina do exercício de certas actividades, como sejam a condução de veículos e o seu ensino, e criando medidas de segurança que se reputam importantes para uma eficaz prevenção contra a violação da ordem jurídica.

3. Tendo-se reconhecido de boa doutrina que o mesmo código abrangesse todo o território nacional, houve que nele acautelar certas particularidades derivadas do condicionalismo existente em algumas províncias ultramarinas, embora afirmando, sempre que possível, uma unidade de critério e de métodos que convém cada vez mais consolidar e desenvolver.

Para aquele efeito se introduziram, além do preceito que permite aos governadores fixar multas conforme as circunstâncias peculiares de cada província, disposições especiais para o ultramar, constituindo um título do código. Através dos seus vários números se regulou a equivalência de designações — que seria fatigante e monótono repetir constantemente no corpo do texto —, o alargamento dos poderes de fiscalização a organismos vários, a manutenção do sentido do trânsito pela esquerda no Estado da Índia, em Moçambique e em Macau, as medidas restritivas de dimensões e peso dos veículos, reservas quanto às habilitações literárias dos condutores chineses de Macau, disposições especiais para responsabilizar os proprietários pelas transgressões e evitar assim a quase imunidade que para eles resultaria se os transgressores fossem indígenas, e outras ligeiras disposições exigidas pela legislação que vigora no ultramar.

Com tão pequenas alterações conseguiu-se adoptar para todo o território metropolitano e ultramarino o mesmo código, sem o tornar complexo e com evidente benefício para a unidade nacional.

II

Regras de trânsito e características dos veículos

1. A medida que o tráfego cresce — principalmente o tráfego automóvel — e surgem inovações de ordem técnica que possibilitam uma utilização mais ampla dos veículos, nasce também a necessidade de definir com mais precisão, em novas regras de conduta, o comportamento a exigir aos diferentes usuários da estrada.

Desta forma, os aperfeiçoamentos introduzidos nos meios de locomoção e nas próprias vias, ao mesmo tempo que impelem, por vezes, o legislador a um certo afrouxamento nos limites impostos à sua utilização, determinam, por outro lado, não só a criação de um regime de responsabilidade mais severo e de um condicionamento mais apertado da condução dos veículos como também a adopção de normas mais complexas de pro-

cedimento que, prevendo mais minuciosamente as diversas situações possíveis, reduzam a um mínimo compatível com os novos recursos as condições favoráveis a acidentes.

Atente-se, por exemplo, no que se passa com o discutido problema dos limites de velocidade. Vai longe o tempo em que o nosso primeiro regulamento do trânsito automóvel (1901) limitava o andamento desta espécie de veículos dentro das povoações à velocidade horária de 10 km. Em 1928 — data do primeiro Código da Estrada — este limite era alargado para 30 km. Em 1930 elevava-se o limite a 50 km nos locais em que a intensidade do tráfego o permitisse e, finalmente, o presente diploma fixa essa velocidade em 60 km por hora.

Em contrapartida, correspondendo a maior velocidade maior perigo para os que se utilizam da via, o condutor, além de ficar sujeito a um regime que o obriga a prestar maiores garantias de idoneidade para conduzir com segurança e lhe agrava a responsabilidade em caso de acidente — a tal ponto que o homicídio provocado por excesso de velocidade pode ser punido em termos que se aproximam dos do crime voluntário —, passa a ter de observar também maior número de regras de conduta, resultante de uma individualização mais cuidada dos casos em que deve moderar-se a marcha do veículo.

E esta, de um modo geral, a feição das inovações introduzidas. Não se esqueceu, porém, aqui a necessidade de não cair em pormenorizações exageradas que tornassem extenso ou complexo em demasia um diploma que se destina a ser lido por toda a gente. Esta foi, de resto, a preocupação dominante do legislador, que, dentro dos limites impostos pelo necessário rigor técnico, diligenciou encontrar na singeleza da forma e do sistema adoptado motivo de atracção e de estímulo para mais vasta divulgação do diploma fundamental do trânsito.

2. Também no que respeita aos requisitos e características dos veículos houve que alterar o que existia. Não só porque, pelas razões invocadas, se impõe criar novos meios de impossibilitar a ofensa dos interesses juridicamente protegidos, como também porque diariamente surgem novos avanços de ordem técnica, cujo aproveitamento importa disciplinar, com vista ao bem comum.

Também aqui se nota, dentro dos mesmos limites, certa hipertrofia das regras fundamentais existentes. Sobre iluminação, travões, rodados, motores, inscrições, acessórios, etc., teve de se ampliar a regulamentação em vigor, na medida em que o determinaram as inovações técnicas introduzidas.

Quanto ao primeiro aspecto, por exemplo, enquanto no início se não exigia sequer qualquer luz à retaguarda dos veículos, impõe-se hoje a instalação de duas luzes vermelhas em muitos deles e, em todos, a aplicação de reflectores da mesma cor, destinados a assinalar a sua presença de noite em caso de avaria no sistema de iluminação. Os veículos automóveis, que no princípio do século tinham de trazer apenas duas lanternas na frente, aparecem hoje com numerosos aparelhos luminosos, de instalação obrigatória ou facultativa: luzes de cruzamento, sinal de travagem, sinais de mudança de direcção, faróis de marcha atrás, projectores de orientação manual, etc., tudo matéria que exige regulamentação adequada ao bom ordenamento e equilíbrio do trânsito.

Resta acrescentar que numerosas alterações introduzidas nesta matéria se destinam a satisfazer, nos termos indicados, as normas ultimamente adoptadas no domínio internacional.

3. Não é possível enumerar aqui todas as inovações que houve de fazer neste capítulo. Mas, de entre elas,

um ou outro ponto de pormenor justifica uma breve nota de esclarecimento.

Principiemos pelo já referido problema da velocidade. Pelo regime até agora vigente fixavam-se taxativamente os limites máximos de velocidade dentro das localidades, nada se estabelecendo todavia quanto à estrada, em que, excepção feita aos automóveis pesados, apenas se estabeleciam restrições de ordem geral.

Um e outro princípio se mantêm no presente diploma. Apenas se julgou necessário permitir que os serviços competentes fixem um limite de velocidade nas vias de grande tráfego e em todas aquelas em que as características de construção o aconselhem.

Também se julgou oportuno estabelecer, à semelhança do que já há algum tempo se vem fazendo com os veículos das forças armadas, limites diferentes de velocidade, consoante se trate da estrada ou das vias urbanas.

Foi também devidamente ponderado o problema da prioridade de passagem.

A este respeito não falta quem, na razão, defenda o critério baseado na diferença entre as vias de grande e de pequeno tráfego.

Reconheceu-se no entanto que a adopção desse critério não é, de momento, possível, pois não se vê como conseguir-se, em muitos casos, distinguir uma estrada municipal de uma estrada nacional de 2.ª ou 1.ª classe e, de entre estas últimas, as que são itinerários principais das que o não são, sobretudo se se pensar em que interessa principalmente conhecer não a categoria da estrada em que se transita mas a daquela em que se vai entrar. O problema poderia em parte solucionar-se pela indicação, no plano legal, de alguns dos principais itinerários, com prioridade absoluta, se a Convenção de Genebra de 1949 não impusesse a sinalização de todas as vias a que esse regime é aplicado.

Ora semelhante solução não pode, por ora, ser adoptada com a extensão necessária, pois que, sobre ser extremamente dispendiosa e de execução demorada, a desaconselha a circunstância de se encontrar presentemente em estudo um novo sistema de sinalização das vias públicas.

Como uma solução híbrida se não mostrava, por outro lado, aconselhável, por trazer porventura maiores inconvenientes, houve que enveredar pela única que ao legislador se afigurou garantir a necessária certeza e segurança: a da posição relativa dos veículos, com prioridade para os que se apresentem pela direita. Reconhecendo-se, todavia, que a adopção sem restrições de tal princípio daria origem a sérios inconvenientes, afastaram-se da sua aplicação todos os casos em que, havendo para o condutor que abandona uma via e entra noutra um critério seguro de prioridade, se torna possível evitar, em certa medida, as interrupções das grandes correntes de tráfego.

Deste modo, prescreve-se que não beneficiam da regra geral os condutores de veículos que mudem de direcção quando a via em que transitam não se prolongue para além daquela em que vão entrar ou saiam de qualquer prédio ou caminho do domínio privado e dá-se prioridade absoluta aos veículos automóveis sobre quaisquer outros meios de transporte.

Importante problema a resolver era sem dúvida o do trânsito de automóveis pesados cuja carga excede os limites de dimensões estabelecidos.

Diariamente se apontam casos de clamorosa indiferença pela segurança do trânsito, sendo corrente encontrarem-se veículos cuja carga ultrapassa em 1 m ou mesmo 2 m a largura autorizada.

O simples recurso à multa não se tem mostrado meio idóneo, sobretudo porque o infractor, de uma maneira ou de outra, acaba quase sempre por incluir essa importância no preço do transporte.

Tratando-se de uma infracção que põe em grave perigo os demais utentes da via pública, houve que adoptar medidas de rigor equivalente: independentemente da multa aplicável, cujo montante foi consideravelmente agravado, o condutor em falta é acompanhado à localidade mais próxima pela autoridade que verificou a infracção e obrigado a descarregar ali a carga em excesso, por forma que não ultrapasse os limites de dimensões previstos.

A prática vem demonstrando que as limitações impostas em alguns regulamentos locais ao uso dos sinais sonoros, longe de causarem os inconvenientes que alguns previam, só tem servido para facilitar melhor disciplina do trânsito. É já do consenso geral que, pelo menos no interior das localidades, a ausência de sinais impõe maior cuidado, tanto a peões como a condutores, ao mesmo tempo que representa substancial contributo para a diminuição dos ruídos desnecessários. Tudo aconselhava, portanto, a que se adoptasse esta medida com carácter mais geral, tornando-a extensiva a todas as povoações. Aquela última razão levou também a proibir em qualquer local o uso do chamado escape livre, que não representa já senão injustificável abuso, cuja supressão foi aliás imposta pela Convenção sobre o Trânsito Rodoviário de 1949.

Com muita frequência há notícia de acidentes, quase sempre graves, ocorridos com automóveis pesados em descidas de forte declive, em consequência da «falta de travões».

A origem de tais acidentes é quase sempre a inobservância da regra de condução que aconselha a utilizar o motor na combinação de desmultiplicação que seria necessária para realizar o mesmo trajecto no sentido ascendente. Tal utilização passa, por isso, a ser obrigatória.

Outra causa, bastante corrente, de acidentes graves consiste no estacionamento de noite, sem iluminação, nas faixas de rodagem das estradas.

Atentas as circunstâncias que vulgarmente acompanham estes acidentes, não parece constituir garantia bastante a existência das luzes de posição ou, na sua falta accidental, dos reflectores vermelhos da retaguarda. É que o perigo resulta sobretudo de o encandeamento originado pelo cruzamento com alguns veículos fazer com que o condutor se encontre momentaneamente impossibilitado de observar o caminho que percorre e, portanto, de ver a tempo qualquer obstáculo nele existente.

Nestas condições, e salvo evidentemente casos de força maior, proíbe-se o estacionamento de noite na faixa de rodagem das vias públicas, fora das localidades.

O trânsito de animais — sobretudo de grandes agrupamentos de gado — foi de igual modo objecto da atenção do legislador, como um dos principais factores de perturbação e indisciplina ainda existentes.

As demoras, aglomerações e transtornos de toda a espécie provocados pelos rebanhos, sobretudo nas estradas de tráfego mais intenso, constituem apreciável factor de desperdício, que não pode deixar de reflectir-se na própria economia geral: basta pensar no desgaste dos pavimentos e dos veículos e no dispêndio de combustível, originados na multiplicidade de manobras a que, no conjunto, os rebanhos dão causa, sem falar já na desvalorização provocada nos próprios animais pelas deslocações a grandes distâncias.

A utilização do caminho de ferro e do automóvel no transporte de gado vai-se por isso generalizando, no interesse do próprio produtor. Tendendo-se desta forma para um progressivo abandono dos métodos convencionais, não se viu inconveniente em avançar mais

um passo na solução do problema, prevendo a possibilidade de se proibir o trânsito de animais agrupados em determinadas vias públicas.

III

Condução de veículos automóveis

1. Em face do perigo que representa o trânsito de veículos automóveis — instrumentos de funcionamento relativamente complexo —, só pode autorizar-se a sua condução a quem prove reunir as qualidades necessárias para sobre eles exercer um perfeito domínio.

Convém, portanto, sujeitar o candidato a condutor à prestação de provas de idoneidade e fiscalizar o exercício da condução no sentido de averiguar se tal requisito, reconhecido no momento do encarte, se mantém ainda, proibindo a utilização da licença a quem não demonstre possuir qualidades bastantes para o efeito.

Nesta ordem de considerações, a carta de condutor tem de ser tida apenas como um certificado de exame; ela só prova, com efeito, que o seu titular prestou em determinado momento certa prova de capacidade e foi julgado apto para conduzir. Não se trata, portanto, do título constitutivo de um direito—vale unicamente como presunção legal de certa competência, nada obstando a que em determinadas circunstâncias, previstas na lei, se interrompam ou cessem os efeitos dela decorrentes, por essa presunção haver deixado de existir.

2. Além das provas de natureza técnica a que os candidatos serão submetidos, e a que podem vir a ser sujeitos sempre que haja fundadas dúvidas sobre a sua competência, estabelece-se no presente código um condicionamento psicofísico reputado indispensável para o exercício da condução.

Nestas condições, não só foi mantido o princípio de que a admissão a exame depende de inspecção médico-sanitária em que se verifique possuir o candidato a robustez necessária para conduzir, como se condicionou à apresentação do respectivo atestado a passagem da própria licença de instrução, agora criada. E, com o fim de proceder à reverificação periódica dessa condição, após o encarte, estabelece-se também a obrigatoriedade de apresentar, dentro de certos prazos, novos atestados.

3. O encarte e o exercício da condução não devem contudo ser condicionados apenas nestes aspectos. A par de certos conhecimentos técnicos e de determinada robustez psicofísica, é de exigir a quem guia um comportamento e uma estrutura moral capazes de garantirem o respeito pelos direitos e interesses alheios.

Não obstante a dificuldade da instituição de uma prova nesta matéria, é possível, por forma indirecta e através de elementos externos reveladores, proceder a averiguações nesse sentido.

Assim, a par da organização do registo criminal, como índice de uma conduta certificativa de certo comportamento, pareceu conveniente, em determinados casos, recorrer ao instituto da reabilitação de delinquentes e, noutros, dar aos tribunais em geral a faculdade de decretar a interdição do direito de conduzir, quando houver fundadas dúvidas quanto ao perigo que possa representar para a segurança de pessoas e bens o exercício da condução por determinados indivíduos.

Por outro lado, houve também a preocupação de fazer que ao futuro condutor seja inculcado, na instrução, a par dos necessários conhecimentos técnicos, o espírito de disciplina social indispensável à ordem e segurança do trânsito. Para tanto, é preciso que a aprendizagem da condução automóvel se realize em condições ade-

quadas e que os instrutores não sejam só hábeis técnicos mas também pessoas dotadas da idoneidade moral que o exercício do ensino impõe.

Tal como acontecia no regime até agora em vigor, a instrução pode ser ou não remunerada, reservando-se aquela aos instrutores profissionais devidamente habilitados e esta a quaisquer titulares da carta de condução correspondente.

A licença para o exercício da profissão de instrutor só será, porém, concedida, mediante aprovação em rigoroso exame técnico, a condutores que tenham, pelo menos, cinco anos de prática na condução de veículos da categoria em que pretendem ministrar o ensino, possuam a idoneidade moral reputada indispensável e demonstrem não sofrer de doença contagiosa.

Mereceram também atenção especial as escolas de condução, cujo estabelecimento, em maior número e nas condições ora prescritas, se reputa indispensável. No sentido de fomentar a sua constituição, determina-se que os instrutores não possam exercer por conta própria a sua profissão nas localidades onde existam escolas e criam-se os poderes necessários para promover o acordo de instrutores para o seu estabelecimento.

4. É restabelecida a categoria de condutor profissional. Neste sentido, prescrevem-se no presente código várias medidas atinentes a criar um corpo de condutores que ofereça garantias de desempenhar convenientemente a função social que se propõe servir.

Traduzem-se estas medidas, por um lado, em imprimir maior rigor ao exame técnico e psicofísico a que são submetidos os candidatos e, por outro, em negar a admissão a exame aos candidatos que se mostrem possuidores de passado criminal incompatível com o exercício da condução remunerada.

IV

Responsabilidade

1. As questões relativas à responsabilidade civil e criminal mereceram também a mais cuidada atenção.

Não só foi estudado o aspecto da ofensa de direitos já consumada, como se procurou formular um regime especificamente preventivo, tão completo quanto possível.

2. Não se julgou necessário transferir para o Código da Estrada toda a construção jurídica da responsabilidade civil, criando conceitos próprios e legislando sobre todos os seus elementos; entendeu-se que se devia preceituar apenas sobre a especialidade, mantendo a lei geral, com a sua construção, para tudo o que não devesse merecer um tratamento específico.

Manteve-se nesta matéria o princípio da responsabilidade objectiva. Como atenuante aos seus efeitos, tinha o legislador, no Código de 1930, estabelecido um limite máximo para a indemnização, a fim de evitar a ruína do património do causador do dano, uma vez que se admitia a possibilidade de este responder mesmo sem culpa.

Entendeu-se que havia particularidades que impunham um escalonamento legal mais completo do que aquele que até agora vigorou. Não deve esquecer-se que a via pública é um bem destinado ao uso de todos e que, em certa proporção, condutores e peões tiram dela benefício; não é menos verdade, contudo, que o condutor, principalmente o de veículos automóveis, coloca em especial risco as pessoas e bens sujeitos ao alcance da sua actividade. É justo, pois, que, mesmo nos casos em que deva atribuir-se a causa do acidente

a mero caso fortuito, o proprietário do veículo ou o seu condutor suportem o ónus da indemnização quando àquele que sofreu o dano não seja atribuível culpa. Por outro lado, também se justifica que, em caso de acidente sem culpa concreta do condutor ou da vítima, se deva equilibrar o sacrifício dos patrimónios em função do benefício que para cada um representa a utilização da via no momento do acidente.

Daqui o ter-se procurado estabelecer um critério legal de equilíbrio, extraído dos princípios gerais de equidade, condicionado ainda por uma limitação numérica, sempre considerada como necessária para o estabelecimento da responsabilidade objectiva.

Contudo, julgou-se que, se o acidente provém de culpa do condutor ou do proprietário do meio de transporte, já se não justifica o estabelecimento de qualquer limite à indemnização, que, neste caso, deve ser total.

Pareceu também conveniente que a responsabilidade civil e a responsabilidade criminal ficassem com regimes peculiares bem definidos, sem que deva considerar-se relevante a possível coincidência de decorrerem ambas do mesmo facto. Deste modo, em nenhum caso a responsabilidade civil fica dependente de elementos do facto criminoso, ao contrário do que acontecia com o Código da Estrada de 1930.

A fixação do quantitativo da indemnização deixou-se ao prudente arbítrio do julgador, embora se prescrevassem fórmulas legais para o uso e prudência desse arbítrio.

No aspecto de garantias da indemnização, consignou-se que o direito a esta goza de privilégio mobiliário especial, equiparado ao do n.º 3.º do artigo 882.º do Código Civil, sobre o veículo que lhe tenha dado causa.

A conveniência da obrigatoriedade do seguro, tão frequentemente requerida, foi também encarada com particular cuidado. Todavia, surgiram razões de ordem económica insuperáveis, pois a imposição de tal obrigatoriedade exigiria o estudo e a reorganização de toda a indústria de seguros. Uma regulamentação parcial poderia, portanto, acarretar consequências dificilmente previsíveis. Estas considerações não impediram, contudo, que se mantivesse a obrigatoriedade já prescrita em certos casos, com um ou outro aperfeiçoamento que pareceu conveniente introduzir.

3. A punição criminal pelos acidentes de trânsito era manifestamente benévola, de nenhuma forma correspondendo às necessidades sociais do momento.

Há efectivamente que escalonar as responsabilidades de harmonia com o grau de adequação entre a conduta do agente e os resultados que ela produz na ordem jurídica.

Factos há cuja prática revela tão grave indiferença pela vida e interesses humanos que será justo aproximá-los mais da punição do crime voluntário do que do cometido por negligência: a imprevisão criminosa tem em alguns casos de se aproximar da intenção. É o que acontece, por exemplo, na embriaguez e no abandono da vítima de acidente.

Houve também que tomar em consideração os casos de culpas colaborantes na produção do mesmo resultado, como sejam, *v. g.*, aqueles em que a vítima de atropelamento concorreu com a sua conduta para a produção deste. Julga-se que o doseamento equilibrado da pena em função de ambas as culpas, quando não seja possível desdobrar o resultado segundo o critério da causalidade, é o único processo possível. Pareceu, pois, conveniente estabelecer um preceito segundo o qual o julgador possa reduzir a pena abaixo do mínimo e graduá-la convenientemente quando a culpa do agente e a da vítima sejam concorrentes para o mesmo efeito. Só que, para a vítima culposa, a punição se realiza

através da lesão sofrida, pois que a sua posição de sujeito mais fraco deve ser bastante para lhe incutir o dever especial de atenção. Isto não impede, porém, que no capítulo das contravenções se estabeleçam penas, por vezes severas, para os que, pela sua conduta irreflectida, tantas vezes põem em perigo a vida e os bens do condutor mais acautelado.

Estabeleceram-se também regras especiais quanto à responsabilidade dos autores morais e cúmplices, dado que os preceitos do Código Penal aplicáveis não satisfazem algumas exigências deste aspecto da vida social. Num campo em que as condutas dos homens se mostram mais susceptíveis de causar dano maior é o dever de o evitar. Os próprios crimes involuntários devem por isso, neste sector, ser punidos mais severamente que os da lei geral, por se mostrarem necessários cuidado, atenção e destreza que se não exigem na vida corrente.

4. A responsabilidade civil por factos emergentes da violação das leis do trânsito oferece aspectos especialíssimos em relação à lei geral substantiva, justificando-se assim que essa especialidade se manifeste também no sector da lei processual.

Em primeiro lugar a circunstância de se admitir neste direito a responsabilidade objectiva põe em destaque o problema do reflexo que para a responsabilidade civil possa ter a absolvição do réu por falta de culpa, quando se julgue possível ou conveniente equiparar os efeitos genéricos desta absolvição, para os fins de caso julgado, aos efeitos da condenação.

Sendo certo que em direito penal a culpa tem de ser apreciada em concreto, quando civilmente, na responsabilidade aquiliana, pode ser apreciada em forma abstracta, serão susceptíveis de novo julgamento os efeitos da responsabilidade civil, mesmo contra ou além do caso julgado de uma decisão penal sobre a culpa.

Pôs-se também o problema da legitimidade para intervir no processo, problema que reveste especial importância num sector como este em que os responsáveis civilmente não são, por vezes, os agentes do facto criminalmente punível.

Sendo hoje o exercício da acção penal declaradamente público, os particulares ofendidos apresentam-se na posição de meros assistentes, intervindo além e fora dos limites em que a acção penal é exercida *inter partes*.

Não é de agora, porém, a possibilidade de intervenção no processo penal de pessoas que não exercem esta acção ou que nem sequer nela colaboram. Já o artigo 32.º do Código de Processo Penal permitia que interviesse no processo a pedir indemnização por perdas e danos quem nada tinha que ver com a acção penal por não se ter constituído parte acusadora.

A verdade, no entanto, é que o reconhecimento da possibilidade legal de intervirem no processo sujeitos activos da relação jurídica que não exerçam nem colaborem no exercício da acção penal levou a considerar conveniente equiparar as posições e permitir também a intervenção dos sujeitos passivos da relação de responsabilidade.

Conquanto os destinos imediatos da lei civil e da lei penal sejam diferentes, o certo é que ambas pertencem à mesma ordem e, dentro desta, deve-se evitar a possibilidade de criar realidades contraditórias. Por isso pareceu recomendável permitir a intervenção voluntária ou forçada dos civilmente responsáveis, com o que se julga contribuir, com manifesta economia processual, para maior certeza da ordem jurídica, evitando quanto possível que o mesmo facto seja julgado ou qualificado por certa forma para efeitos penais e por forma diversa para efeitos civis.

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 É aprovado o Código da Estrada, que faz parte integrante do presente diploma e baixa assinado pelos Ministros do Ultramar e das Comunicações.

§ único. O código pode ser alterado por decretos simples, salvo quanto às matérias constantes do título VI, à competência dos serviços e às disposições que constituam transcrição ou aplicação de preceitos legais de direito comum.

Art. 2.º Os governadores das províncias ultramarinas publicarão, para vigorarem a partir de 1 de Janeiro de 1955, os regulamentos necessários à boa execução do Código da Estrada.

Art. 3.º Ficam os governadores das províncias ultramarinas autorizados a alterar o quantitativo das multas estabelecidas no código quando as condições económicas e sociais o justifiquem.

Art. 4.º Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º, este decreto entra em vigor em 1 de Janeiro de 1955 e revoga os diplomas seguintes:

Decreto n.º 18 406, de 31 de Maio de 1930.

Decreto-Lei n.º 22 949, de 3 de Agosto de 1933.

Decreto-Lei n.º 23 553, de 6 de Fevereiro de 1934.

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

Portaria n.º 8 000, de 7 de Fevereiro de 1935.

Decreto n.º 25 202, de 1 de Abril de 1935.

Decreto-Lei n.º 25 295, de 27 de Abril de 1935.

Decreto n.º 25 380, de 20 de Maio de 1935.

Decreto-Lei n.º 25 768, de 19 de Agosto de 1935.

Portaria n.º 8 353, de 3 de Fevereiro de 1936.

Decreto-Lei n.º 26 929, de 25 de Agosto de 1936.

Decreto n.º 27 391, de 26 de Dezembro de 1936.

Lei n.º 1 955, de 17 de Maio de 1937, com excepção do artigo 2.º, § 2.º do artigo 5.º e artigos 14.º e 15.º

Decreto-Lei n.º 29 563, de 29 de Abril de 1939.

Decreto-Lei n.º 29 901, de 6 de Setembro de 1939.

Decreto-Lei n.º 30 352, de 3 de Abril de 1940.

Decreto-Lei n.º 31 244, de 2 de Maio de 1941.

Decreto-Lei n.º 31 675, de 22 de Novembro de 1941.

Artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 32 312, de 9 de Outubro de 1942.

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

Portaria n.º 10 495, de 20 de Setembro de 1943.

Decreto n.º 33 565, de 6 de Março de 1944.

Decreto-Lei n.º 35 968, de 21 de Novembro de 1946, à excepção do artigo 2.º

Decreto-Lei n.º 36 380, de 26 de Junho de 1947.

Decreto-Lei n.º 36 444, de 30 de Julho de 1947.

Decreto-Lei n.º 36 525, de 27 de Setembro de 1947.

Decreto-Lei n.º 36 840, de 19 de Abril de 1948.

Portaria n.º 12 547, de 7 de Setembro de 1948.

Decreto-Lei n.º 38 070, de 24 de Novembro de 1950, à excepção dos artigos 7.º e 8.º e alínea c) do artigo 9.º

Portaria n.º 14 026, de 29 de Julho de 1952.

É ainda revogada toda a legislação vigente nas províncias ultramarinas sobre matérias reguladas no Código da Estrada.

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

Paços do Governo da República, 20 de Maio de 1954.—FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES—*António de Oliveira Salazar*—*João Pinto da Costa Leite*—*Fernando dos Santos Costa*—*Joaquim Trigo de Negreiros*—*Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira*—*Artur Aguedo de Oliveira*—*Américo Deus Rodrigues*

Thomaz—*Paulo Arsénio Viríssimo Cunha*—*Eduardo de Arantes e Oliveira*—*Manuel Maria Sarmento Rodrigues*—*Fernando Andrade Pires de Lima*—*Ulisses Cruz de Aguiar Cortês*—*Manuel Gomes de Araújo*—*José Soares da Fonseca*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas.—*M. M. Sarmento Rodrigues*.

Código da Estrada

ÍNDICE

TÍTULO I. — Disposições gerais:

	Artigo
Liberdade de trânsito	1.º
Regulamentação, ordenamento e fiscalização do trânsito	2.º
Sinalização das vias públicas	8.º
Realização de provas desportivas nas vias públicas	4.º

TÍTULO II. — Trânsito de veículos e animais:

CAPÍTULO I. — Disposições comuns:

Regras gerais	5.º
Sinais dos condutores	6.º
Velocidade	7.º
Prioridade de passagem	8.º
Cruzamento de veículos	9.º
Ultrapassagem	10.º
Mudança de direcção	11.º
Inversão do sentido de marcha	12.º
Marcha atrás	18.º
Paragem e estacionamento	14.º
Entrada e saída de passageiros	15.º
Carga e descarga	16.º
Disposição da carga e dos passageiros	17.º
Limites de peso e pressão sobre o solo	18.º
Limites de dimensões	19.º
Iluminação	20.º
Travões	21.º
Rodados	22.º
Comboios	28.º
Trânsito de veículos que efectuem transportes especiais	24.º
Parques de estacionamento	25.º
Pistas especiais	26.º

CAPÍTULO II. — Veículos automóveis e reboques:

Disposições fundamentais	27.º
Aparelhos indicadores e órgãos de direcção e de manobra	28.º
Motores	29.º
Iluminação	30.º
Instrumento acústico	31.º
Travões	32.º
Rodados	33.º
Chapas e inscrições	34.º
Acessórios	35.º
Inspecções	36.º

CAPÍTULO III. — Veículos de tracção animal

CAPÍTULO IV. — Velocípedes

CAPÍTULO V. — Animais

TÍTULO III. — Trânsito de peões

TÍTULO IV. — Matrícula dos veículos:

CAPÍTULO I. — Disposições gerais:

Obrigatoriedade da matrícula	41.º
Livrete	42.º
Apreensão de veículos	43.º

CAPÍTULO II. — Matrícula dos veículos automóveis e dos reboques

CAPÍTULO III. — Matrícula dos veículos de tracção animal e dos velocípedes

TÍTULO V. — Condutores:

CAPÍTULO I. — Condutores de veículos automóveis:

Habilitação legal para conduzir	46.º
Cartas de condução	47.º

Artigo

Admissão a exame	48.º
Exames	49.º
Inspecções médico-sanitárias	50.º
Instrução	51.º
Instrutores	52.º
Escolas de condução	53.º
CAPITULO II. — Condutores de veículos de trac-	
ção animal e de velocípedes	54.º
CAPITULO III. — Apreensão das licenças de con-	
dução	55.º
TITULO VI. — Responsabilidade:	
CAPITULO I. — Responsabilidade civil:	
Responsabilidade dos condutores e proprietários	
de veículos e animais	56.º
Seguro	57.º
CAPITULO II. — Responsabilidade criminal:	
Disposições gerais	58.º
Homicídio	59.º
Abandono de sinistrados	60.º
Inibição do direito de conduzir	61.º
Multas	62.º
Perda de veículos a favor do Estado	63.º
CAPITULO III. — Processo:	
Autos de notícia	64.º
Prisão	65.º
Registo das infracções	66.º
Exercício da acção cível em conjunto com a	
acção penal	67.º
Acções destinadas à efectivação da responsabi-	
lidade civil	68.º
Peritos e pareceres	69.º
Cobrança de multas	70.º
TITULO VII. — Disposições especiais para o ultramar	71.º
TITULO VIII. — Disposições finais e transitórias . . .	72.º

Código da Estrada

TÍTULO I

Disposições gerais

ARTIGO 1.º

Liberdade de trânsito

1. É livre o trânsito nas estradas, ruas e caminhos do domínio público do Estado ou das autarquias locais, com as restrições constantes do presente código e demais legislação em vigor.

O disposto neste diploma será também aplicável nas vias do domínio privado normalmente abertas ao trânsito público, em tudo o que não estiver especialmente regulado por acordo celebrado com os respectivos proprietários.

2. É proibido tudo o que possa impedir ou embarçar o trânsito e comprometer a segurança e comodidade dos utentes das vias.

3. A utilização das vias públicas para a realização de festas, cortejos, provas desportivas ou quaisquer outras actividades que possam afectar o trânsito normal só é permitida mediante autorização dada para cada caso.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 500\$.

4. A suspensão do trânsito só será ordenada por motivos de segurança, de emergência grave ou de obras, ou com o fim de prover à conservação dos pavimentos, instalações e obras de arte e poderá respeitar apenas a parte da via ou a veículos de certa espécie, peso ou dimensões.

Poderá igualmente ordenar-se a suspensão nos casos previstos no número anterior, desde que fiquem devi-

damente asseguradas as comunicações entre os locais servidos pela via.

A entidade que ordenar a suspensão deverá comunicá-la à Direcção-Geral de Transportes Terrestres e anunciá-la ao público com a antecedência mínima de três dias, indicando sempre a respectiva localização e a duração provável. Em casos determinados por motivos urgentes e imprevistos poderá ordenar-se a suspensão imediata, fazendo-se em seguida a comunicação à Direcção-Geral de Transportes Terrestres e o aviso ao público com a maior brevidade, se a suspensão exceder vinte e quatro horas.

ARTIGO 2.º

Regulamentação, ordenamento e fiscalização do trânsito

1. Compete ao Ministro das Comunicações publicar os regulamentos necessários à boa execução deste código.

A regulamentação do trânsito no interior das localidades compete às câmaras municipais, nos termos do Código Administrativo.

Poderá também a Direcção-Geral de Transportes Terrestres, ouvida a câmara municipal interessada, propor ao Ministro das Comunicações as medidas que julgar necessárias para a regulamentação do trânsito dentro de qualquer localidade. O parecer da câmara municipal poderá ser dispensado se não for dado no prazo de trinta dias, a contar da data da remessa do ofício que o solicitar.

2. O ordenamento do trânsito compete:

- A Direcção-Geral de Transportes Terrestres em todas as estradas;
- As câmaras municipais no interior das localidades.

A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá, no entanto, chamar a si o ordenamento do trânsito no interior das localidades em caso de festividades, manifestações públicas, provas desportivas ou outros acontecimentos que obriguem a adoptar providências excepcionais, cumprindo à Polícia de Segurança Pública e à Guarda Nacional Republicana participar na execução dessas providências, sempre que a sua colaboração for solicitada.

3. A fiscalização do cumprimento das disposições deste código e demais legislação sobre trânsito incumbe:

- A Direcção-Geral de Transportes Terrestres, por intermédio da Polícia de Viação e Trânsito e do pessoal técnico designado para o efeito;
- A Polícia de Segurança Pública e às polícias municipais;
- A Guarda Nacional Republicana;
- Ao pessoal de fiscalização da Junta Autónoma de Estradas nas estradas nacionais e ao pessoal de fiscalização dos municípios nas estradas, ruas e caminhos municipais.

Cabe à Direcção-Geral de Transportes Terrestres uniformizar e coordenar o exercício desta competência pelas entidades acima enumeradas, expedindo para o efeito as necessárias instruções.

4. Todos os condutores de veículos ou animais são obrigados a parar sempre que uma autoridade policial ou seu agente, devidamente uniformizados, lhes façam sinal para tal fim.

Na ausência das autoridades ou agentes policiais, serão competentes para fazer o sinal de paragem referido no parágrafo anterior as autoridades que comandem forças militares na via pública, na medida do ne-

cessário para que essas forças transitem sem interrupção.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 200\$. Exceptua-se o caso de o infractor cumprir tardiamente o sinal de paragem, em que a multa será de 40\$.

ARTIGO 3.º

Sinalização das vias públicas

1. As vias públicas serão convenientemente sinalizadas nos pontos em que o trânsito ou o estacionamento estejam vedados ou sujeitos a restrições e bem assim onde existam obstáculos, curvas encobertas, cruzamentos, entroncamentos e passagens de nível ou outras circunstâncias imponham aos condutores precauções especiais.

2. A sinalização de carácter permanente compete à Junta Autónoma de Estradas nas estradas nacionais e às câmaras municipais nas estradas, ruas e caminhos municipais, por iniciativa própria ou da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

3. Os obstáculos eventuais devem ser sinalizados por aquele que lhes der causa por forma bem visível e a uma distância que permita evitar qualquer acidente.

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

4. Quando por motivo urgente tiver sido interrompido ou condicionado o trânsito em qualquer via pública, deverá a autoridade que ordenou a interrupção ou o condicionamento participá-lo à Junta Autónoma de Estradas ou às câmaras municipais, consoante os casos, cumprindo a estas entidades proceder no mais curto prazo à adequada sinalização.

5. Serão indicadas em regulamento, de harmonia com as convenções internacionais em vigor, as cores e formas dos sinais reguladores do trânsito.

6. Não poderão conceder-se licenças para a colocação ou inscrição nas vias públicas e suas vizinhanças de quaisquer quadros, anúncios, cartazes ou outros meios de publicidade que possam confundir-se com os sinais reguladores do trânsito, prejudicar a sua visibilidade ou reconhecimento ou a visibilidade das curvas, cruzamentos ou entroncamentos.

ARTIGO 4.º

Realização de provas desportivas nas vias públicas

1. A realização na via pública de corridas de velocidade ou outras provas desportivas de veículos, animais ou peões dependerá de autorização do governador civil do distrito em que a prova tiver o seu termo.

A autorização dependerá de parecer favorável da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, ouvida a Junta Autónoma de Estradas ou a câmara municipal competente, e não deverá ser concedida sem que os interessados apresentem documento comprovativo de que a prova foi autorizada pelo Ministério da Educação Nacional, nos termos da legislação respectiva.

Tratando-se de provas desportivas de automóveis, o regulamento da prova carecerá da aprovação do Automóvel Clube de Portugal.

2. Cumpre aos governadores civis dos distritos em que a prova se realizar promover o necessário policiamento.

3. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres fixará as condições gerais da realização de provas desportivas nas vias públicas.

TÍTULO II

Trânsito de veículos e animais

CAPÍTULO I

Disposições comuns

ARTIGO 5.º

Regras gerais

1. Todo o veículo ou animal deve ter um condutor, salvo as excepções previstas neste código para os comboios, reboques e animais em grupo.

2. O trânsito de veículos ou de animais é feito pela direita das faixas de rodagem. Nas praças, cruzamentos ou entroncamentos, se de outro modo não estiver sinalizado, transitarão 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.

Em caso de manifesta necessidade, e salvo o disposto em regulamentos locais, é, no entanto, permitido utilizar o lado esquerdo da faixa de rodagem para ultrapassar ou mudar de direcção.

3. Os veículos e animais transitarão sempre o mais próximo possível das bermas ou passeios, mas a uma distância destes que permita evitar qualquer acidente.

Exceptuam-se os casos em que, no mesmo sentido, sejam possíveis duas ou mais filas de trânsito, desde que não haja lugar na fila mais à direita ou tenham de utilizar-se as da esquerda para ultrapassar ou mudar de direcção.

4. Salvo o disposto no Estatuto das Estradas Nacionais, os veículos e animais poderão atravessar as bermas e passeios, desde que o acesso às propriedades o exija.

5. Os veículos em marcha devem guardar entre si a distância necessária para que possam fazer qualquer paragem rápida sem perigo de acidente.

Os condutores, ao iniciarem qualquer manobra, devem previamente certificar-se de que a mesma não compromete a segurança do trânsito.

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

ARTIGO 6.º

Sinais dos condutores

1. Quando um veículo diminuir a sua velocidade, parar, mudar de direcção, iniciar uma ultrapassagem ou inverter o sentido de marcha, o condutor é obrigado a fazer com o braço ou com adequado dispositivo mecânico ou luminoso o sinal regulamentar correspondente.

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 do instrumento acústico a que se referem, respectivamente, os artigos 31.º e 38.º, n.º 6.

3. Os sinais sonoros, sem prejuízo da sua finalidade de prevenção, serão breves e em caso algum deverão ser usados como protesto contra interrupções do trânsito ou como meio de chamamento. É proibida a sua afinação ou reparação na via pública.

4. Dentro das localidades os sinais sonoros só serão usados em caso de manifesta necessidade, podendo ser proibidos nas zonas em que o ordenamento do trânsito seja assegurado por agentes da autoridade ou por instrumentos de sinalização luminosa.

Será sempre proibido dentro das localidades o uso de sinais constituídos por sons diferentes, simultâneos ou alternados, bem como os provenientes de sistema de vácuo, ar comprimido ou qualquer outro que origine os mesmos efeitos.

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

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

6. Exceptuam-se do disposto nos n.ºs 4 e 5:
- a) Os sinais privativos das polícias e dos veículos empregados no transporte de feridos ou na prestação de socorros urgentes;
 - b) O sinal privativo das auto-ambulâncias dos correios, telégrafos e telefones.

Os sinais referidos na alínea a) serão usados apenas em serviços de urgência, ficando vedada a outros veículos a sua utilização, bem como a de quaisquer outros que com eles possam confundir-se.

7. Para os efeitos deste código entende-se por reduzida ou insuficiente a visibilidade em qualquer ponto de uma via sempre que se não aviste a faixa de rodagem em toda a sua largura numa extensão de, pelo menos, 50 m.

8. A contravenção do disposto nos n.ºs 1, 2 e 6 deste artigo será punida com a multa de 200\$.

ARTIGO 7.º

Velocidade

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 desordem 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 fixados nos n.ºs 3 e 4 deste artigo.

2. A velocidade deve ser especialmente reduzida nos seguintes casos:

- a) Nas descidas de forte inclinação;
- b) Nas curvas e cruzamentos ou entroncamentos de visibilidade reduzida, lombas de estrada, pontes, túneis e passagens de nível;
- c) Junto de escolas, hospitais, creches e estabelecimentos similares, quando devidamente sinalizados;
- d) No atravessamento das localidades e à aproximação de aglomerações de pessoas ou de animais;
- e) No cruzamento com outros veículos;
- f) Em todos os locais de reduzida visibilidade;
- g) Nos troços de via em mau estado de conservação, molhados ou enlameados ou que ofereçam precárias condições de aderência;
- h) Nas passagens assinaladas nas faixas de rodagem para a travessia de peões.

Nas descidas de inclinação acentuada os automóveis pesados não poderão transitar sem utilizarem o motor como auxiliar do travão.

Nas pontes, túneis e passagens de nível os animais, atrelados ou não, devem seguir a passo.

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 fixados na tabela seguinte:

Peso bruto em quilogramas	Velocidade em km/hora	
	Dentro das localidades	Fora das localidades
Até 3 500, inclusive	50	60
De 3 500 a 7 000, inclusive	40	50
Superior a 7 000	30	40
Tractores e seus reboques	20	30

Lotação	Velocidade em km/hora	
	Dentro das localidades	Fora das localidades
Até 10 lugares, inclusive	60	—
De 10 a 20 lugares, inclusive	50	60
Superior a 20 lugares	40	50

Nos carros mistos computar-se-á a razão de 70 kg por cada lugar a carga útil correspondente à respectiva lotação de passageiros.

Sempre que o julgue conveniente, a Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá diminuir ou aumentar os limites de velocidade de veículos empregados em determinados transportes, bem como estabelecer para cada caso o tempo mínimo que deverá ser gasto num dado trajecto. Neste caso, o trânsito dos veículos fica dependente de guias passadas pela entidade competente para a fiscalização do trânsito, nos termos do n.º 3 do artigo 2.º, 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 as guias ou não sejam cumpridas as obrigações delas constantes.

4. Os velocípedes com motor auxiliar, nos termos do n.º 3 do artigo 38.º, não poderão transitar com velocidade superior a 30 km por hora.

5. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, dentro das localidades os veículos automóveis não deverão transitar em marcha tão lenta que cause embaraços injustificados aos restantes utentes das vias públicas.

6. Poderá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres, por sua iniciativa ou por proposta da Junta Autónoma de Estradas ou das câmaras municipais, consoante os casos, fixar um limite de velocidade nas vias de grande tráfego e bem assim naquelas em que as respectivas características de construção o aconselhem. Este limite será devidamente sinalizado.

7. A contravenção do disposto nos números anteriores, com excepção do n.º 5, será punida com a multa de 200\$.

8. Exceptuam-se do disposto neste artigo os veículos dos serviços de salvaguarda pública, de polícia e os que transportem feridos ou doentes, quando em serviço urgente e assinalando devidamente a sua marcha.

ARTIGO 8.º

Prioridade de passagem

1. Nos cruzamentos ou entroncamentos têm prioridade de passagem os condutores de veículos ou animais que se apresentem pela direita, salvo os casos especiais devidamente sinalizados e as excepções constantes dos n.ºs 2 e 4 deste artigo.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 4, cederão sempre a passagem aos condutores dos outros veículos ou animais:

- a) Os condutores de veículos ou animais que mudem de direcção, quando a via em que transitam não cruze com aquela em que vão entrar;
- b) Os condutores de veículos ou animais que saiam de qualquer prédio ou caminho particular.

3. Sempre que numa via pública exista qualquer obstáculo de pequena extensão que torne impossível o cruzamento de dois veículos mas não diminua a visibilidade por forma a impedir que cada um dos condutores se aperceba da aproximação do outro, terá prioridade de passagem o que estiver em condições de fazer a manobra sem utilizar a parte esquerda da faixa de rodagem.

4. Os veículos automóveis terão sempre prioridade de passagem sobre os outros veículos e sobre os animais. Têm prioridade de passagem sobre todos os veículos e animais:

- a) As ambulâncias, os veículos de pronto-socorro e, de um modo geral, todos os que transportem doentes ou feridos, quando em serviço urgente e assinalando devidamente a sua marcha;
- b) As colunas militares ou militarizadas, que devem, no entanto, adoptar as medidas necessárias para não embaraçarem o trânsito.

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

ARTIGO 9.º

Cruzamento de veículos

1. Quando dois veículos se encontrem transitando em sentidos opostos numa via tão estreita ou de tal forma obstruída que não permita o cruzamento, recuará o que estiver mais próximo do local em que este seja possível; se as distâncias forem sensivelmente iguais, o que for mais leve; quando em vias de inclinação acentuada, o que for a subir; se a manobra de recuo for difícil ou perigosa, o que estiver em melhores condições de a fazer. Em igualdade de circunstâncias, recuará o que transitar de norte para sul ou de nascente para poente.

2. Os veículos de largura superior a 2 m são obrigados a parar para facilitarem o cruzamento com outros veículos, sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil ou o estado de conservação da via não permitam o cruzamento com a necessária segurança.

3. A contravenção do disposto nos números anteriores será punida com a multa de 200\$.

4. Exceptuam-se do disposto neste artigo os casos previstos na segunda parte do n.º 4 do artigo 8.º

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 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.

2. Os condutores de veículos ou de animais não devem iniciar uma ultrapassagem sem se certificarem de que a podem fazer sem perigo de colidir com um veículo ou animal que transite no mesmo sentido ou em sentido contrário.

3. Nenhum condutor deve tomar a esquerda dos veículos ou animais que pretenda ultrapassar sem avisar da sua intenção os respectivos condutores, nem retomar a direita sem se ter assegurado de que daí não resulta perigo para os veículos ou animais ultrapassados.

4. Todo o condutor de veículos ou de animais é obrigado, sempre que não haja obstáculo que o impeça, a facultar imediatamente a passagem pelo seu lado esquerdo a qualquer veículo ou animal que o pretenda ultrapassar, 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 sua 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.

5. É proibida a ultrapassagem nas lombas e passagens de nível, bem como nas curvas, cruzamentos ou entroncamentos de visibilidade reduzida e, de um modo geral, em todos os lugares de largura ou visibilidade insuficientes.

Exceptuam-se do disposto neste número as vias públicas em que, no mesmo sentido, sejam possíveis duas ou mais filas de trânsito, desde que a ultrapassagem se não faça pela metade esquerda da faixa de rodagem.

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

ARTIGO 11.º

Mudança de direcção

Os condutores de veículos ou animais que pretendam mudar de direcção devem aproximar-se com a devida antecedência do eixo da via se vão rodar para a esquerda e efectuar a manobra quanto possível em sentido perpendicular àquele em que seguiam. Em caso algum deverão, porém, iniciá-la sem previamente se assegurarem de que da sua realização não resulta perigo ou embaraço para o restante tráfego.

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

ARTIGO 12.º

Inversão do sentido de marcha

1. A inversão do sentido de marcha deverá ser feita em local e por forma que não prejudique o trânsito.

2. É proibido inverter o sentido de marcha nas curvas, cruzamentos ou entroncamentos de visibilidade reduzida, nas pontes, passagens de nível e túneis e, de um modo geral, onde quer que a visibilidade ou a largura da via sejam insuficientes para esse efeito ou se verifique grande intensidade de tráfego.

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

ARTIGO 13.º

Marcha atrás

1. A marcha atrás só é permitida como manobra auxiliar ou de recurso e deverá efectuar-se o mais possível à direita, em local de boa visibilidade e onde não prejudique o trânsito.

2. Esta manobra realizar-se-á lentamente e no menor trajecto possível, depois de feitos os sinais regulamentares e tomadas as precauções devidas.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 9.º para o cruzamento de veículos, é proibida a marcha atrás nas curvas, cruzamentos ou entroncamentos de visibilidade reduzida, nas pontes, passagens de nível e túneis e, de um modo geral, onde quer que a visibilidade ou as dimensões da via sejam insuficientes para o efeito ou se verifique grande intensidade de tráfego.

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

ARTIGO 14.º

Paragem e estacionamento

1. Salvo as excepções constantes de regulamentos locais, os veículos e animais devem parar e estacionar à direita, o mais possível junto das bermas ou passeios e de forma a não impedirem ou embaraçarem o trânsito ou o acesso às propriedades.

Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 e 3, o estacionamento só é permitido desde que não impeça a formação de uma ou duas filas de trânsito, conforme este se faça só num ou nos dois sentidos.

2. É proibido parar ou estacionar:

- a) Nas pontes, túneis, passagens de nível e em todos os lugares de visibilidade insuficiente;
- b) Sem prejuízo do estabelecido na alínea a) do número seguinte, a menos de 20 m dos cruzamentos ou entroncamentos ou de curvas ou lombas de visibilidade reduzida.

Os veículos que, nos termos do n.º 1 do artigo 24.º, efectuem o transporte de substâncias explosivas não poderão parar ou estacionar a menos de 10 m das passagens de nível.

3. Dentro das localidades, é proibido parar ou estacionar:

- a) A menos de 5 m dos cruzamentos ou entroncamentos e curvas ou lombas de visibilidade reduzida;
- b) Nas passagens assinaladas nas faixas de rodagem para a travessia de peões;
- c) A menos de 3 ou 10 m para um e outro lado dos sinais indicativos da paragem dos veículos empregados no transporte colectivo de passageiros, consoante transitem ou não sobre carris;
- d) Nos locais destinados ao estacionamento de automóveis de aluguer, quando devidamente sinalizados.

4. As distâncias a que se referem as alíneas b) do n.º 2 e a) do n.º 3 contar-se-ão do início da curva, lomba, cruzamento ou entroncamento.

5. Fora das localidades não será permitido o estacionamento de veículos ou de animais, de noite, nas faixas de rodagem.

6. Os condutores, ao abandonarem os veículos, deverão deixar os intervalos indispensáveis para a manobra de saída ou de ocupação dos espaços vagos e tomar adequadas precauções para evitar que aqueles se ponham em movimento.

Tratando-se de veículos automóveis, deverão ficar travados e com o motor parado. Nas vias de acentuada inclinação o mecanismo de mudança de velocidades ficará engatado em marcha atrás ou em primeira velocidade, conforme estacionarem, respectivamente, no sentido descendente ou ascendente. Sempre que tal pro-

cedimento seja impossível ou possa parecer insuficiente para garantir a perfeita imobilização do veículo, deve orientar-se para a direita o rodado dianteiro deste ou colocar-se numa das rodas um calço eficiente. As rodas dos automóveis pesados devem ser sempre calçadas.

7. Os veículos de tracção animal só momentaneamente e em caso de manifesta necessidade poderão estacionar sem os respectivos condutores, devendo as rodas ficar travadas e calçadas ou assegurada por qualquer outro meio a sua imobilidade.

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

Exceptua-se a contravenção do disposto no n.º 5, que será punida com a multa de 500\$.

ARTIGO 15.º

Entrada e saída de passageiros

1. A entrada e saída de passageiros far-se-á pela direita e o mais rapidamente possível.

Exceptuam-se:

- a) A entrada e saída do condutor nos automóveis com o volante de direcção à esquerda;
- b) A entrada e saída dos passageiros que ocupem o banco da frente nos automóveis com o volante de direcção à direita;
- c) Os casos especialmente previstos em regulamentos locais para os veículos de transportes colectivos de passageiros.

2. É proibido entrar ou sair dos veículos com estes em movimento e abrir as suas portas sem que se encontrem completamente parados.

3. Nos automóveis pesados empregados no transporte colectivo de passageiros a entrada é feita pela porta da retaguarda e a saída pela da frente; se ambas tiverem de fazer-se por uma única porta, a entrada dos passageiros realizar-se-á após a saída dos que abandonam o veículo.

ARTIGO 16.º

Carga e descarga

A carga e descarga de veículos na via pública deverá fazer-se pela direita, tão rapidamente quanto possível e por forma a causar o menor ruído.

ARTIGO 17.º

Disposição da carga e dos passageiros

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 24.º, é proibido o trânsito de veículos ou animais carregados por tal forma que possam constituir perigo ou embaraço para os outros utentes das vias públicas ou danificar os pavimentos, instalações, obras de arte e imóveis marginais das mesmas.

2. Na colocação e disposição da carga deverá, em especial, atender-se a que:

- a) Não exceda o comprimento da caixa, mesmo com extensão do painel traseiro, salvo tratando-se de objectos indivisíveis;
- b) Não seja excedida a capacidade dos animais;
- c) Fique devidamente assegurado o equilíbrio do veículo, parado ou em marcha;
- d) Não possa vir a cair sobre a via ou oscilar por forma que torne perigoso ou incómodo o seu transporte;
- e) Não reduza a visibilidade do condutor;
- f) Não arraste pelo pavimento.

3. 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.

Exceptuam-se:

- a) As crianças, quando transportadas ao colo;
- b) As pessoas transportadas nas plataformas dos veículos empregados no transporte colectivo de passageiros;
- c) Os indivíduos autorizados a viajar em veículos destinados ao transporte de mercadorias, desde que o façam nas indispensáveis condições de segurança.

4. A contravenção do disposto neste artigo será punida com a multa de 200\$. Esta importância será aplicável por cada passageiro transportado em contravenção do disposto no número anterior.

ARTIGO 18.º

Limites de peso e pressão sobre o solo

1. Não poderão transitar nas vias públicas sem autorização especial os veículos e outros aparelhos cujo peso bruto (tara e carga) exceda 15 000 kg nem os 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.

Exceptuam-se os veículos de três ou mais eixos, cujo peso bruto poderá elevar-se até ao limite de 20 t.

Nos veículos com rodados de aros pneumáticos o peso bruto poderá elevar-se até 10 t no eixo mais carregado ou 16,5 t no duplo eixo mais carregado, se o afastamento entre os eixos dianteiro e traseiro não for inferior a 4 m; nos veículos de dois eixos o peso sobre o eixo da frente não deverá também exceder 7,5 t.

2. O peso bruto dos reboques não deverá exceder 7,5 ou 15 t, consoante se trate, respectivamente, de veículos de um ou de mais eixos.

Exceptuam-se do disposto neste número os semi-reboques.

3. Nos veículos de tracção manual com rodas de aro metálico de largura inferior a 5 cm a pressão máxima sobre o solo não deverá exceder 50 kg por centímetro de largura do aro.

4. As autorizações especiais a que se refere o n.º 1 serão concedidas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, mediante parecer favorável da Junta Autónoma de Estradas ou das câmaras municipais, consoante os casos, sobre a natureza do pavimento e resistência das obras de arte do percurso para que são pedidas.

As entidades consultadas poderão exigir uma caução para garantia da responsabilidade civil proveniente dos prejuízos que venham a ocorrer.

5. A contravenção do disposto nos números anteriores será punida com a multa de 200\$.

6. Exceptuam-se do disposto neste artigo os veículos pertencentes às forças armadas ou militarizadas.

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 de um 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 poderá ser excedido 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 desses veículos nas regiões ou troços de estrada onde se verifique grande intensidade de tráfego.

2. As extremidades dos eixos dos rodados, os travões, os ganchos e suportes para amarração de carga e todos os demais acessórios, exceptuado o espelho retrovisor e o indicador de mudança de direcção dos automóveis, não podem formar saliências sobre as faces laterais dos veículos.

Os cubos das rodas e as lanternas dos veículos de tracção animal poderão, todavia, sobressair até ao limite de 20 cm sobre as faces laterais.

3. Nenhum assento fixo ou móvel colocado ao lado de um veículo poderá exceder a sua largura ou a da carga.

4. As correntes e outros acessórios móveis devem ser fixados de forma a evitar que arrastem sobre o pavimento ou sofram oscilações que passem além do contorno envolvente do veículo.

5. Os estrados e as caixas dos automóveis de mercadorias só podem exceder a largura do rodado mais largo em 5 cm para cada lado.

6. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá proibir em determinadas vias públicas o trânsito de veículos que, pelas suas dimensões, possam constituir perigo ou embaraço para os outros utentes das mesmas.

7. Exceptuam-se do disposto nos números anteriores os veículos pertencentes às forças armadas ou militarizadas, o material de incêndios e outros veículos de natureza especial, bem como os veículos que transportem objectos indivisíveis de dimensões superiores às fixadas no n.º 1, os quais poderão transitar mediante licença da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que poderá limitar a determinadas vias a sua utilização.

Poderá também o Ministro das Comunicações, mediante parecer favorável da Junta Autónoma de Estradas ou das câmaras municipais, consoante os casos, autorizar o trânsito em determinadas vias públicas, cujas características técnicas o permitam, de veículos de dimensões superiores às fixadas no n.º 1.

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

Exceptua-se a contravenção do disposto nos n.ºs 1 e 7, que será punida com a multa de 1.000\$.

Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, sempre que a carga de um veículo exceda os limites fixados no m.º 1 e não se trate do transporte de objectos indivisíveis que tenha sido autorizado nos termos do n.º 7, o condutor será acompanhado até à localidade mais próxima pela autoridade ou agente da autoridade que haja verificado a infracção e obrigado a descarregar ali a carga em excesso. Se se recusar a fazê-lo, o veículo será confiado à guarda de um fiel depositário nomeado para o efeito, mantendo-se nessa situação até que o condutor obedeça à intimação da autoridade ou do seu agente.

ARTIGO 20.º

Iluminação

1. Nenhum veículo pode transitar ou estacionar nas vias públicas desde o anoitecer ao amanhecer ou quando as condições atmosféricas o exijam sem que tenha acesas uma ou duas luzes brancas à frente e uma ou duas luzes vermelhas à retaguarda, perfeitamente visíveis, mas não tão intensas que possam produzir encandecimento.

São dispensados da utilização destas luzes os veículos que estacionem em locais cuja iluminação permita o seu fácil reconhecimento à distância de 100 m.

Sempre que possível, os veículos que por motivo de acidente tenham de ser rebocados transitarão também com as luzes da retaguarda acesas.

Estas disposições são extensivas às máquinas industriais, agrícolas ou de qualquer outra natureza.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 200\$ ou 100\$, consoante se trate, respectivamente, de veículos automóveis e reboques ou de outros veículos.

2. Além das luzes referidas no número anterior, será obrigatória a instalação em todos os veículos de um ou dois reflectores vermelhos, visíveis à distância de 100 m, quando sobre eles incida o feixe luminoso a que se refere a alínea a) do n.º 2 do artigo 30.º

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

3. Em caso algum poderá ser utilizada uma luz ou reflector vermelho dirigido para a frente ou uma luz ou reflector branco dirigido para a retaguarda.

Exceptuam-se, para os automóveis ligeiros e pesados, os faróis de marcha atrás, previstos no n.º 8 do artigo 30.º

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

4. Sem prejuízo do disposto no segundo parágrafo do n.º 1 e no número anterior, os veículos imobilizados de noite em qualquer via pública por motivo de acidente ou avaria deverão ser sinalizados por meio de luzes, de preferência vermelhas, em número suficiente e bem visíveis nos dois sentidos de trânsito à distância de 100 m.

Esta sinalização incumbe ao condutor do veículo imobilizado ou, no seu impedimento, a qualquer agente da autoridade.

5. Os veículos autorizados a transportar objectos indivisíveis, nos termos do n.º 7 do artigo anterior, levarão luzes brancas à frente e vermelhas à retaguarda a assinalar as extremidades da carga.

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

6. Salvo o disposto no n.º 8 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 reboques ou de veículos de tracção animal.

ARTIGO 21.º

Travões

1. Nenhum veículo pode transitar nas vias públicas sem que possua, em perfeito estado de funcionamento, um sistema eficaz de travagem colocado ao alcance do condutor.

Exceptuam-se os carros de bois de eixo móvel exclusivamente empregados em serviços agrícolas, os reboques de peso bruto inferior a 750 kg, bem como os casos especialmente autorizados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

2. É proibido o uso de qualquer travão que se crave ou arraste no solo.

3. A contravenção do disposto nos números anteriores será punida com a multa de 500\$ ou 100\$, consoante se trate, respectivamente, de veículos automóveis e reboques ou veículos de tracção animal e velocípedes.

4. Exceptuam-se do disposto neste artigo os veículos pertencentes às forças armadas ou militarizadas.

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 ouvida a Junta Autónoma de Estradas ou a 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 danificação dos pavimentos ou que se tomem outras medidas que julgar adequadas à sua protecção.

2. As câmaras municipais poderão proibir, nos seus regulamentos, o trânsito de veículos cujos rodados não sejam guarnecidos de aros pneumáticos, tiras de borracha ou dispositivos equivalentes.

3. O transporte de arados poderá fazer-se colocando a relha sobre a canga e revestindo a extremidade do timão em contacto com o solo de uma almofada de couro ou pano.

4. Exceptuam-se do disposto neste artigo os veículos pertencentes às forças armadas ou militarizadas.

ARTIGO 23.º

Comboios

1. Designa-se por «comboio» o conjunto de veículos que efectuem um determinado transporte.

2. Um comboio deve ser fraccionado em troços que não meçam mais de 25 ou 50 m de comprimento, conforme se trate, respectivamente, de veículos de tracção animal ou de veículos automóveis. O intervalo entre dois troços consecutivos deverá ser, pelo menos, de 25 m no primeiro caso e de 50 m no segundo.

3. Um comboio de veículos de tracção animal pode, fora das localidades, ter dois condutores por cada grupo de três veículos, se a cada um deles for atrelado um só animal ou quando o segundo for rebocado pelo primeiro. Um dos condutores seguirá no primeiro veículo ou à frente dos animais; o outro no terceiro veículo.

Quando se trate de carros de bois, o condutor do primeiro veículo seguirá sempre à frente dos animais.

4. As disposições do presente artigo não se aplicam aos comboios militares.

ARTIGO 24.º

Trânsito de veículos que efectuem transportes especiais

1. Salvo autorização especial da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, mediante parecer favorável da

Polícia de Segurança Pública, os veículos que efectuem o transporte de substâncias explosivas só poderão transitar de dia e nas condições constantes da respectiva legislação, devendo observar-se em especial os requisitos seguintes:

- a) Os veículos devem possuir, pelo menos, dois extintores de incêndio;
- b) Os veículos não poderão transitar com uma velocidade superior a 40 km por hora; quando forem de caixa aberta, esta não excederá 30 km por hora;
- c) Os condutores e quaisquer outras pessoas que sigam nos veículos não poderão fumar;
- d) A frente e do lado superior esquerdo do veículo será colocada uma bandeira preta; quando, excepcionalmente, estes veículos forem autorizados a transitar de noite, a bandeira será substituída por uma faixa preta de 5 cm de largura, colocada horizontalmente sobre um farol de luz branca ou sobre a luz a que se refere a alínea a) do n.º 2 do artigo 30.º; os veículos de tracção animal, quando utilizados neste transporte, só poderão trazer iluminação eléctrica.

Exceptuam-se do disposto neste número os veículos que transportem explosivos em quantidade não superior a 2 kg, pólvora em quantidade não superior a 5 kg, artigos pirotécnicos cujo peso não exceda 10 kg, ou rastilhos em qualquer quantidade, bem como os veículos pertencentes às forças armadas ou militarizadas.

2. O trânsito de veículos que transportem animais mortos ou carnes para consumo só será permitido quando os mesmos forem de caixa fechada e o transporte se faça em perfeitas condições de higiene.

Excepcionalmente, o transporte de animais de grandes dimensões poderá fazer-se em veículos de caixa aberta desde que se utilize um encerado ou cobertura semelhante para ocultar completamente a carga.

3. O trânsito de veículos que transportem resíduos, matérias insalubres ou de mau cheiro só será permitido desde que os mesmos sejam de caixa fechada, ou, sendo de caixa aberta, transportem os referidos materiais em recipientes fechados.

O parágrafo anterior não se aplica ao transporte de estrumes, que será feito nas condições determinadas pelas câmaras municipais.

4. Os veículos de caixa aberta que transportem peles verdes só poderão transitar quando estas forem devidamente enfardadas ou ensacadas.

5. Os veículos que efectuem o transporte de matérias pulverulentas transitarão por forma a evitar que estas se espalhem pelo ar ou no solo, para o que serão cobertas com oleados ou lonas de dimensões adequadas.

6. A contravenção do disposto neste artigo será punida com a multa de 200\$. Exceptua-se a contravenção do disposto no n.º 1, que será punida com a multa de 1.000\$.

ARTIGO 25.º

Parques de estacionamento

1. Parques de estacionamento são os locais das vias públicas especialmente destinados ao estacionamento de veículos.

Os parques de estacionamento poderão ficar exclusivamente affectos a veículos de certa espécie.

2. Nos parques é vedado o estacionamento de veículos destinados à venda de quaisquer artigos ou a reclamação de qualquer natureza.

Salvo as excepções previstas em regulamentos locais, os veículos empregados em transportes públicos só neles poderão estacionar quando alugados.

3. Os veículos não poderão transitar através dos parques nem atravessar as suas linhas de demarcação para fins diversos do estacionamento.

4. Poderá limitar-se o tempo de estacionamento e, sempre que o parque seja guardado, cobrar-se uma taxa correspondente a cada período de utilização.

Os veículos automóveis que sejam propriedade do Estado ou das autarquias locais poderão estacionar gratuitamente nos parques a que este número se refere.

ARTIGO 26.º

Pistas especiais

O trânsito de cavaleiros, ciclistas e veículos de certa classe poderá fazer-se obrigatoriamente por pistas especiais a esse fim destinadas, ficando vedada a sua utilização a quaisquer outros veículos, aos animais e aos peões.

CAPÍTULO II

Veículos automóveis e reboques

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 velocípedes providos de um motor auxiliar, nos termos do n.º 3 do artigo 38.º, e os veículos que lhes são equiparados, nos termos do n.º 12 do mesmo artigo.

2. Os veículos automóveis classificam-se em:

- a) Automóveis ligeiros;
- b) Automóveis pesados;
- c) Motociclos.

Consideram-se automóveis ligeiros os veículos automóveis cuja lotação ou peso bruto não excedam, respectivamente, nove lugares, incluindo o do condutor, ou 3 500 kg.

Consideram-se automóveis pesados os veículos automóveis cuja lotação ou peso bruto sejam superiores, respectivamente, a nove lugares ou 3 500 kg e ainda, sob a designação de «tractores», os exclusivamente construídos para desenvolverem esforço de tracção, sem comportarem carga útil. Tomam a designação de «tractor agrícola» os tractores exclusivamente empregados em serviços agrícolas.

Consideram-se motociclos os veículos munidos de um motor de cilindrada superior a 50 cm³ que não devam ser considerados automóveis ligeiros.

Os motociclos poderão rebocar um carro, tomando então a designação de «motociclos com carro».

A classificação dos veículos automóveis será feita pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres quando da aprovação das respectivas marcas e modelos.

3. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá autorizar a transformação de automóveis ligeiros de modo a permitir a sua condução por indivíduos com determinados defeitos físicos.

4. Todos os aparelhos, acessórios e instrumentos pertencentes a um veículo automóvel ou a um reboque são considerados como dele fazendo parte integrante e, salvo avarias ocasionais e imprevisíveis devidamente justificadas, o seu não funcionamento é equiparado à sua falta, para os efeitos deste código.

Os tractores de rasto contínuo, quando especialmente autorizados a transitar nas vias públicas, nos termos do n.º 1 do artigo 22.º, os veículos automóveis destinados exclusivamente a provas de velocidade, o material

especial pertencente ao Estado ou às autarquias locais e, sem prejuízo do disposto no n.º 7 do artigo 34.º, os veículos automóveis que transitem no País sob o regime de importação temporária podem ser dispensados dos requisitos exigidos pelo presente código, excepto no que diz respeito às condições de segurança.

5. Denominam-se «reboques» os veículos especialmente destinados a transitar atrelados aos automóveis. O reboque cuja parte anterior assenta sobre o tractor toma a designação de «semi-reboque». É considerado como um veículo único (veículo articulado) o conjunto de um tractor e de um semi-reboque.

A ligação entre o veículo tractor e o reboque deve efectuar-se por um sistema articulado, que permita a fácil inscrição do veículo nas curvas.

6. Os reboques de carga só podem ser atrelados a tractores ou automóveis pesados destinados ao transporte de mercadorias. Os reboques desta natureza que tenham peso bruto inferior a 750 kg poderão, no entanto, ser atrelados a qualquer automóvel destinado ao transporte de mercadorias, desde que este possua um motor de cilindrada igual ou superior a 2 000 cm³ ou uma tara igual ou superior a duas vezes o peso bruto do reboque.

Aos automóveis de passageiros podem ser atrelados reboques de campismo, desporto ou bagagens, desde que sejam observados os seguintes limites de tara ou peso bruto, consoante se trate, respectivamente, de reboques da primeira ou das duas últimas categorias:

Cilindrada em centímetros cúbicos	Tara ou peso bruto em quilogramas
Até 2 500, inclusive	750
De 2 500 a 3 500, inclusive	1 500
Superior a 3 500	2 500

A classificação dos reboques será feita pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres quando da aprovação das respectivas marcas e modelos.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 500\$.

7. Salvo casos especiais autorizados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, só os automóveis pesados poderão ser carroçados para guindastes-tractores.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 500\$.

8. A cada veículo automóvel não poderá ser atrelado mais de um reboque.

Exceptuam-se os veículos pertencentes às forças armadas ou militarizadas, os reboques utilizados em pequenos percursos, nas praias e estâncias de turismo, para o transporte de passageiros, bem como os casos especialmente autorizados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, sob condições que fixará para cada um, depois de ouvida a Junta Autónoma de Estradas.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 500\$.

9. Sem prejuízo do disposto no número anterior, é proibida a utilização de reboques em transportes públicos de passageiros.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 2.000\$.

10. Os fabricantes de veículos automóveis e reboques, os seus representantes ou os importadores devem requerer à Direcção-Geral de Transportes Terrestres a aprovação das marcas e modelos dos veículos que desejem fazer transitar no País.

A Direcção-Geral de Transportes Terrestres determinará no acto da aprovação e de harmonia com as regras que para esse efeito forem fixadas a lotação ou o peso

bruto dos veículos, os quais, todavia, nunca poderão exceder os indicados pelos respectivos fabricantes.

11. O Ministro das Comunicações fixará em regulamento as demais características técnicas dos veículos automóveis e reboques e, em especial, as condições a que devem obedecer os automóveis pesados para o transporte de passageiros, os veículos automóveis empregados em transportes públicos, bem como os que se destinem à instrução remunerada ou ao exame de condução.

ARTIGO 28.º

Aparelhos indicadores e órgãos de direcção e de manobra

1. Os aparelhos indicadores oferecerão garantias de funcionamento pronto e eficaz, estarão colocados de modo que o condutor os possa examinar com facilidade, sem prejuízo da vigilância contínua do caminho, e serão convenientemente iluminados durante a noite.

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

2. Os órgãos de direcção e os de manobra deverão possuir as necessárias condições de segurança e resistência e permitir que os veículos descrevam com facilidade curvas de pequeno raio.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 500\$.

ARTIGO 29.º

Motores

1. Os aparelhos geradores de energia, motores e respectivos acessórios deverão oferecer as necessárias garantias de segurança e solidez, de forma a não originarem 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.

2. Todos os veículos automóveis devem ser providos de um dispositivo, cujo funcionamento o condutor em caso algum possa interromper, destinado a tornar silencioso o escape dos produtos da combustão.

3. Salvo os casos especiais autorizados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, os automóveis ligeiros e pesados deverão ser construídos de forma a poderem realizar a manobra de marcha atrás por meio do respectivo motor.

4. Denominam-se «motores de substituição» os que se destinam a substituir os motores dos veículos automóveis sempre que estes necessitem de ser reparados.

Os motores de substituição utilizarão o mesmo combustível que os motores que substituem e devem ser registados, a solicitação dos seus proprietários e mediante inspecção prévia, em qualquer das direcções de viação.

5. Os motores devem ter gravados em lugar bem visível os respectivos números de série e modelo.

Nos motores de substituição deve ainda ser gravada a designação «motor de substituição», bem como a indicação da direcção de viação que os inspeccionou e registou.

6. A contravenção do disposto neste artigo será punida com a multa de 500\$.

ARTIGO 30.º

Iluminação

1. A fim de assinalarem de noite a sua presença, nos termos do artigo 20.º, todos os veículos automóveis devem possuir uma ou duas luzes brancas à frente (mínimos), consoante se trate, respectivamente, de motociclos ou de automóveis, e, pelo menos, uma luz vermelha à retaguarda. Exceptuam-se os automóveis de largura

superior a 2 m, em que é obrigatória a colocação à retaguarda de duas luzes vermelhas.

Estas luzes devem ser visíveis de noite e por tempo claro a uma distância de 150 m.

Os motociclos com carro lateral terão também na parte superior direita deste uma lanterna que emita luz branca para a frente e luz vermelha para a retaguarda. Esta luz será instalada do lado esquerdo sempre que o carro esteja colocado à frente ou à retaguarda do motociclo.

Quando em estacionamento, podem os automóveis conservar acesas somente as luzes do lado esquerdo.

Não é obrigatória a utilização dos mínimos sempre que o veículo traga acesas as luzes a que se refere o número seguinte e estas estejam colocadas a menos de 40 cm dos bordos que limitam a largura máxima do veículo.

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

2. Além das luzes referidas no número anterior, e a fim de iluminarem o caminho que percorrem, os motociclos e os automóveis devem possuir ainda, respectivamente:

- a) Uma ou duas luzes de cor branca ou amarela, cujo feixe luminoso atinja, de noite e por tempo claro, pelo menos 100 m (máximos);
- b) Uma ou duas luzes de cruzamento de cor branca ou amarela, cujo feixe luminoso, projectando-se no solo, o ilumine eficazmente numa distância de 30 m, por forma a não causar encandeamento aos demais utentes das vias públicas, qualquer que seja a direcção em que transitem (médios).

Os condutores de veículos automóveis, quando se cruzem de noite com quaisquer outros veículos ou com animais e quando transitem em vias suficientemente iluminadas, são obrigados a apagar os máximos.

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

3. Ainda com o fim de assinalarem de noite a sua presença, os veículos automóveis devem estar munidos, à retaguarda, de um ou dois reflectores vermelhos, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º, consoante se trate, respectivamente, de motociclos ou de automóveis.

Os automóveis pesados serão ainda providos de dispositivos idênticos na parte posterior dos painéis laterais.

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

4. Os automóveis ligeiros e pesados serão providos de um sinal luminoso de cor vermelha ou alaranjada, destinado a assinalar a travagem do veículo. Esta luz deve acender-se sempre que seja utilizado o travão de serviço do automóvel e, quando de cor vermelha, a sua intensidade deve ser superior à da luz vermelha a que se refere o n.º 1, se com esta estiver agrupada ou incorporada.

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

5. Os automóveis ligeiros e pesados serão providos de um sinal luminoso, destinado a assinalar a manobra de mudança de direcção, nos termos a fixar em regulamento.

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

6. Os reboques disporão também das luzes brancas a que se refere o n.º 1, sempre que a sua largura exceda a do veículo tractor, e levarão à retaguarda as mesmas luzes que são exigidas para os automóveis, exceptuado o sinal de travagem, que será dispensado quando for visível o do veículo a que vão atrelados.

Os reboques terão ainda, de cada lado do painel tra-seiro e a assinalar a parte posterior dos painéis laterais, quatro reflectores vermelhos, nas condições previstas no n.º 2 do artigo 20.º

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 200\$ ou de 100\$, consoante se trate, respectivamente, da falta de luzes ou de reflectores.

7. Os aparelhos luminosos a que se referem os números anteriores serão colocados simetricamente em relação ao plano longitudinal de simetria ou no mesmo plano, consoante se trate de automóveis ou de motociclos.

Sempre que os automóveis possuam à retaguarda apenas uma luz vermelha, esta será colocada do lado esquerdo.

Nos automóveis ligeiros as luzes da retaguarda poderão ficar no plano longitudinal de simetria, quando assim vierem da fábrica.

8. Será permitida a utilização na via pública de quaisquer aparelhos luminosos não previstos nos números anteriores, desde que obedeça às condições gerais constantes do presente código.

Os faróis de marcha atrás serão constituídos por luzes de cor branca ou amarela de alcance não superior a 10 m, insusceptíveis de provocarem encandeamento.

Os projectores de orientação manual não poderão ser usados nas vias públicas.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 500\$.

9. O número de matrícula inscrito à retaguarda do veículo ou do reboque deverá ser iluminado durante a noite com uma luz branca que permita a sua fácil leitura à distância de 20 m.

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

10. O sinal de reboque, previsto no n.º 4 do artigo 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\$.

11. Em todos os automóveis a instalação dos aparelhos luminosos terá carácter permanente.

Sempre que um veículo esteja equipado com várias luzes da mesma natureza, estas devem ser da mesma cor.

Exceptuados os indicadores da mudança de direcção, nenhuma luz deve ser intermitente.

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

ARTIGO 31.º

Instrumento acústico

1. Os veículos automóveis devem possuir um aparelho de sinalização acústica susceptível de emitir um som contínuo.

2. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá proibir a instalação de determinados aparelhos de sinalização acústica considerados insuficientes ou incómodos.

ARTIGO 32.º

Travões

1. Os veículos automóveis possuirão dois sistemas de travões, distintos tanto nos órgãos de comando como no modo como actuam, devendo cada um deles possuir a necessária eficiência para moderar e deter o andamento do veículo, mesmo em vias de forte inclinação.

Um dos sistemas de travões deve actuar rapidamente sobre as rodas traseiras.

2. Nos automóveis ligeiros e pesados os sistemas de travões a que se refere o número anterior tomam a de-

signação especial de «travão de serviço» e «travão de estacionamento».

O travão de estacionamento deve manter o veículo imobilizado sem necessidade de permanência da acção do condutor.

3. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá autorizar o trânsito de veículos automóveis dotados de um único sistema de travões, desde que a sua acção se mostre suficiente para a segurança do veículo. Este sistema deve, no entanto, ser dotado de dois comandos distintos e independentes, por forma que cada um deles possa actuar eficazmente quando faltar o outro.

4. Os reboques cujo peso bruto exceda 750 kg serão equipados com, pelo menos, um dispositivo de travagem que actue sobre as rodas repartidas simetricamente em relação ao plano longitudinal de simetria e sobre metade, pelo menos, do número de rodas. Esta disposição aplica-se igualmente aos reboques cujo peso bruto não ultrapasse 750 kg mas seja superior a metade da tara do veículo tractor.

O travão dos reboques cujo peso bruto exceda 3500 kg será accionado pelo comando do travão de serviço do veículo tractor.

O travão dos reboques cujo peso bruto não exceda 3500 kg poderá ser accionado pelo encosto do reboque ao veículo tractor.

Os semi-reboques devem possuir, pelo menos, um dispositivo de travagem accionado pelo comando do travão de serviço do veículo tractor, desde que o seu peso bruto exceda 750 kg.

Exceptuam-se do disposto neste número os reboques pertencentes às forças armadas ou militarizadas.

5. O dispositivo de travagem deve ser capaz de imobilizar o reboque quando este não estiver atrelado.

Os reboques equipados com travões devem possuir um dispositivo que assegure automaticamente a paragem no caso de rotura do sistema articulado de tracção. Exceptuam-se os reboques de campismo com duas rodas e os reboques para bagagens, desde que estejam munidos, além da atrelagem principal, com uma ligação secundária, que pode ser constituída por uma cadeia ou um cabo.

6. A contravenção do disposto neste artigo será punida com a multa de 500\$.

ARTIGO 33.º

Rodados

1. As rodas dos veículos automóveis e dos reboques devem ter aros pneumáticos ou dispositivos de idênticas características de dimensões correspondentes ao peso que suportam.

2. Nenhum veículo automóvel ou reboque poderá ser aprovado em inspecção enquanto não tiverem sido aprovadas as características dos pneumáticos com que estiver calçado.

3. Salvo casos especiais, a determinar pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, poderão utilizar-se, sem necessidade de autorização, pneumáticos de medida superior à indicada no livrete, desde que adaptáveis às rodas.

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

ARTIGO 34.º

Chapas e inscrições

1. Os veículos automóveis trarão à frente e à retaguarda, inscrito em chapa ou directamente no veículo, o respectivo número de matrícula, de modelo a fixar em regulamento.

O número de matrícula será colocado quanto possível em posição vertical, a meio da largura do veículo ou excepcionalmente do lado esquerdo, e será perfeitamente legível à distância de 20 m.

Sobre as chapas de matrícula não poderão colocar-se quaisquer emblemas ou insígnias.

Sem prejuízo do preceituado na alínea c) do n.º 1 do artigo 43.º, as contravenções do disposto neste número serão punidas com a multa de 200\$, à excepção da prevista no parágrafo anterior, que será punida com a multa de 100\$.

2. Todos os veículos automóveis e reboques devem trazer inscritos em lugar acessível, e por forma indelével, o nome ou firma do fabricante ou a marca do veículo, bem como no quadro o número de fabricação ou o número de série do construtor.

3. Os automóveis ligeiros para o transporte de mercadorias e os automóveis pesados devem ter no exterior, 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 ao transporte de passageiros.

Os automóveis pesados para o transporte de mercadorias levarão ainda à retaguarda a indicação da velocidade máxima permitida dentro e fora das localidades.

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

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

4. Todos os veículos automóveis deverão ter, em lugar bem visível do exterior, a indicação do nome e da residência do respectivo proprietário.

5. Os reboques devem trazer à retaguarda uma chapa com o respectivo número de matrícula, se a ela estiverem sujeitos, ou com o número de matrícula do veículo tractor, no caso contrário, e inscrita em chapa ou directamente no veículo a indicação da sua tara e peso bruto.

As contravenções do disposto neste número serão punidas com a multa de 200\$, à excepção da falta da indicação da tara ou do peso bruto, que será punida com a multa de 100\$.

6. Os veículos automóveis destinados a instrução remunerada terão à frente e à retaguarda uma chapa com a palavra «Instrução», de modelo a fixar em regulamento.

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.

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

ARTIGO 35.º

Acessórios

1. Todos os automóveis ligeiros e pesados devem possuir um espelho retrovisor, um indicador de velocidades e, pelo menos, um limpador automático do pára-brisas.

As contravenções do disposto neste número serão punidas com a multa de 100\$, à excepção das que respeitem ao espelho retrovisor, que serão punidas com a multa de 200\$.

2. Sempre que a largura da caixa exceder a largura da parte dianteira do veículo em mais de 10 cm para cada lado, deverão ser colocadas na frente deste duas miras indicadoras da largura máxima.

3. Em todos os automóveis pesados destinados ao transporte de mercadorias é obrigatória a instalação de um dispositivo que permita a tracção de reboques.

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

4. Todos os automóveis que transitem com reboques deverão ter, sobre a metade esquerda do tejadilho e a altura suficiente para que seja visível em ambos os sentidos do trânsito, um sinal de modelo a fixar em regulamentamento.

O sinal será colocado no próprio reboque sempre que, pelas suas dimensões, este o oculte dos condutores que sigam à retaguarda.

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

ARTIGO 36.º

Inspecções

1. Não poderá proceder-se à matrícula de qualquer veículo automóvel sem o identificar em inspecção pela conferência das características regulamentares.

A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá, sempre que o entender, inspecionar os veículos automóveis, a fim de verificar as suas condições de segurança ou a sua conformidade com os requisitos exigidos pelo presente código.

2. As inspecções de veículos automóveis serão feitas pelas direcções de viação e podem ser ordinárias ou extraordinárias. Dizem-se ordinárias a inspecção inicial necessária para a matrícula do veículo e as inspecções periódicas exigidas pelo presente código. São extraordinárias as inspecções requeridas pelos proprietários dos veículos ou determinadas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

As inspecções ordinárias serão gratuitas, quando efectuadas, consoante os casos, dentro dos dez dias seguintes à entrada do requerimento para a matrícula ou nas datas fixadas pelas direcções de viação, salvo motivo justificado por acumulação de serviço. Pelas inspecções extraordinárias cobrar-se-ão as taxas a fixar em regulamento.

3. Os automóveis empregados em transportes públicos de passageiros e os destinados à instrução remunerada serão inspecionados periodicamente, pelo menos de seis em seis meses.

4. A aprovação do veículo em inspecção periódica será certificada por uma ficha de inspecção entregue ao respectivo proprietário.

Se o veículo não for aprovado, far-se-á a entrega de um verbete em que se indiquem as reparações a efectuar.

5. Quando em inspecção se verificarem deficiências ou irregularidades que não digam respeito às condições de segurança do veículo, este não será impedido de transitar, mas a direcção de viação fixará ao proprietário um prazo adequado para que proceda às necessárias reparações ou alterações e sujeite o veículo a nova inspecção. Esta última inspecção será gratuita.

Se as deficiências verificadas respeitarem ao funcionamento dos órgãos de direcção ou de travagem ou a outras condições de segurança, o veículo não poderá transitar, apreendendo-se o respectivo livrete, até ser aprovado em inspecção extraordinária requerida pelo proprietário. Proceder-se-á de modo idêntico com os automóveis empregados em transportes públicos de passageiros que não ofereçam o indispensável conforto e com todos aqueles que, não tendo sido aprovados numa inspecção, se apresentem à seguinte com as mesmas deficiências.

Nos casos previstos no parágrafo anterior, o livrete será substituído por uma guia, válida para o trajecto a percorrer pelo veículo quando da sua apresentação à inspecção seguinte. Exceptuam-se os casos em que se

trate de veículos empregados no transporte colectivo de passageiros, em que a guia será válida também para o percurso necessário à deslocação do veículo para a oficina, se este tiver sido reprovado por falta das indispensáveis condições de conforto.

6. Sempre que o veículo se não apresente à inspecção na data indicada, a direcção de viação competente marcará nova data, da qual notificará o respectivo proprietário. A falta a esta inspecção determinará a apreensão do livrete, que só será restituído quando o veículo for aprovado em inspecção extraordinária.

A falta a uma inspecção, salvo por motivo justificado, não exime o proprietário do veículo do pagamento das taxas que forem devidas.

Nenhum veículo automóvel empregado em transportes públicos que tenha o livrete apreendido nos termos deste artigo poderá, sem motivo justificado, manter-se nessa situação por prazo superior a sessenta dias, sob pena de serem canceladas definitivamente as respectivas licenças.

7. Para efeitos de verificação dos pesos brutos atribuídos aos veículos e aos reboques e da resistência do sistema articulado de tracção destes últimos, poderá a Direcção-Geral de Transportes Terrestres exigir dos interessados a apresentação dos respectivos cálculos justificativos.

CAPÍTULO III

Veículos de tracção animal

ARTIGO 37.º

1. Não poderá atrelar-se a cada veículo um número de animais que exceda os limites seguintes:

- a) Veículos destinados ao transporte de passageiros — três e seis, conforme forem de duas ou de quatro rodas;
- b) Veículos destinados ao transporte de mercadorias — quatro e oito, conforme forem de duas ou de quatro rodas.

Em qualquer dos casos, salvo autorização especial da câmara municipal respectiva, não é permitido atrelar mais de três animais a par ou quatro em fila.

Para auxiliar a tracção nas subidas poderá, no entanto, atrelar-se um número de animais superior aos limites acima indicados. Os animais empregados para este fim serão atrelados à frente ou à esquerda dos que puxam aos varais.

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

2. É proibido atrelar animais portadores de doenças contagiosas, chagas ou enfermidades que causem repulsa ou os tornem impróprios para o tiro.

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

3. Os condutores de veículos de tracção animal são obrigados a guiá-los do seguinte modo:

- a) Os cocheiros, sentados no respectivo lugar;
- b) Os carroceiros, sentados no respectivo lugar ou, não sendo possível, a pé, ao lado direito ou à frente, à distância máxima de 1,50 m, conduzindo o gado pela arreata;
- c) Os carreiros, a pé, na frente dos bois, que conduzirão pela sogá, a distância que não deve exceder 1 m.

Sempre que o número de animais for superior a quatro, o veículo terá mais um condutor, que seguirá montado no animal da esquerda do grupo a seu cargo, ou a pé, à direita deste.

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

4. Os condutores de veículos tirados por gado caval-ar, muar ou asinino deverão aparelhar os animais com arreios suficientemente sólidos. O chicote será usado com moderação e não poderá ter na extremidade qualquer corpo que, pela sua rigidez ou peso, possa ferir os animais.

A contravenção do disposto neste número será pu-nida com a multa de 100\$.

5. Sem prejuízo do disposto no terceiro parágrafo do n.º 1, é vedado desatrelar animais nas vias públicas.

A contravenção do disposto neste número será pu-nida com a multa de 100\$.

6. Os veículos de tracção animal serão providos de uma luz branca à frente e uma luz vermelha à reta-guarda, ambas do lado esquerdo.

Nos veículos cujo comprimento total, incluída a carga, não exceder 6 m, esta iluminação poderá ser feita por uma só lanterna, colocada à frente do veí-culo mas visível também da retaguarda.

Tratando-se de veículos destinados a serviços agrí-colas que transportem palha, mato ou quaisquer outras matérias facilmente inflamáveis e de carros de bois, esta lanterna poderá ser conduzida à mão por um indivíduo que siga do lado esquerdo do veículo.

Ainda com o fim de assinalarem de noite a sua pre-sença, os veículos de tracção animal serão providos de um reflector branco à frente, do lado esquerdo, e dois reflectores vermelhos à retaguarda, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º

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

7. Sem prejuízo do disposto no segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 21.º, todos os veículos de tracção ani-mal devem estar providos de um travão, que deverá actuar sobre cada uma das rodas, se o veículo tiver um só eixo, ou, se tiver mais de um, sobre as do eixo tra-seiro.

O travão deve manter o veículo imobilizado, sem ne-cessidade de permanência da acção do condutor.

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

8. Os aros metálicos das rodas dos veículos de trac-ção animal deverão ter a largura mínima fixada na tabela seguinte:

Veiculos de duas rodas

Espécie de tracção	Número de animais	Largura dos aros em centímetros
Gado bovino	1	6
	2	7
Gado caval-ar ou muar	1 ou 2	6
	3	8
	4	9

Veiculos de quatro rodas

Espécie de tracção	Número de animais	Largura dos aros em centímetros	
		Rodas diantei-ras	Rodas trasei-ras
Gado bovino, caval-ar ou muar . . .	1 ou 2	5	6
	3 ou 4	6	8
	5 ou 6	8	11
	7 ou 8	10	13

O uso de carros de eixo móvel solidário com as rodas só será permitido no serviço da lavoura, nas regiões onde seja tradicional o seu emprego.

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

9. Nos veículos de tracção animal será colocada uma chapa com o respectivo número de matrícula, de modelo a fixar em regulamento. Esta chapa será fornecida pela câmara municipal em que os mesmos tenham sido ma-triculados.

Estes veículos deverão ter ainda, em lugar bem vi-sível, uma chapa com a indicação do nome e da resi-dência do respectivo proprietário.

CAPÍTULO IV

Velocípedes

ARTIGO 38.º

1. Consideram-se velocípedes os veículos de duas ou mais rodas accionadas por pedais.

2. Os velocípedes deverão transitar o mais próximo possível das bermas ou passeios. (Não podem seguir a par nem ser rebocados por qualquer veículo, sendo-lhes igualmente vedado transportar um número de pessoas que exceda a respectiva lotação, excepção feita às crian-ças, desde que transportadas em dispositivo apropriado.

Serão punidos com a multa de 50\$ os condutores de velocípedes que transitem com as mãos fora dos instru-mentos de direcção.

3. Os velocípedes poderão ser providos de um motor auxiliar de cilindrada não superior a 50 cm³. Neste caso, terão o quadro reforçado e suspensão elástica da roda dianteira.

O motor será sólidamente fixado ao quadro e ofere-cerá as necessárias garantias de segurança, de modo que do seu funcionamento não resulte perigo ou in-cómodo para as pessoas nem o derramamento ou perda de quaisquer substâncias, e deverá ter escape silencioso.

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

4. Os motores serão inspeccionados e registados pela câmara municipal em que o velocípede tiver sido matri-culado.

O registo só poderá fazer-se depois de aprovados os res-pectivos modelos pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, a requerimento dos fabricantes ou importa-dores.

As características dos motores e o respectivo número de registo serão, a requerimento dos interessados, aver-bados pelas câmaras municipais nos livretes dos velo-cípedes.

No motor, ou em placa a ele ligada, deverá gravar-se o respectivo número de série.

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 de 20 m.

A luz vermelha será visível a uma distância não infe-rior a 150 m, mas não tão intensa que possa produzir encandeamento.

Ainda com o fim de assinalarem de noite a sua pre-sença, os velocípedes serão providos de um reflector vermelho à retaguarda, nos termos do n.º 2 do ar-tigo 20.º, e terão o guarda-lama traseiro pintado 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\$.

6. Os velocípedes devem ser munidos de uma cam-painha ou de uma buzina de som agudo.

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

Nos velocípedes com motor o travão da retaguarda deverá ser do tipo de tambor ligado ao cubo da roda.

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

8. Se os aparelhos luminosos ou ambos os travões se avariarem, os velocípedes serão obrigatoriamente conduzidos à mão até ao lugar onde possa ser reparada a avaria.

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

9. As rodas dos velocípedes devem ter aros pneumáticos, ou dispositivos de idênticas características, em bom estado de conservação e de dimensões correspondentes ao peso que suportam.

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

10. Os velocípedes terão colocada no extremo esquerdo do eixo da roda da frente uma chapa com o respectivo número de matrícula, de modelo a fixar em regulamento, a qual será fornecida pela câmara municipal em que os mesmos tiverem sido matriculados.

Os velocípedes devem ter ainda, em lugar bem visível, uma chapa com a indicação do nome e da residência do respectivo proprietário.

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

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

CAPÍTULO V

Animais

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) Salvo o que vai disposto na alínea g) para o gado cavalар, muar e asinino, quando no mesmo sentido de marcha transitarem vários agrupamentos, deverão guardar-se entre eles distâncias não inferiores a 100 m;
- c) 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;
- d) Haverá um condutor por cada seis cabeças de gado cavalар, muar, bovino ou asinino, ou por cada vinte cabeças de gado caprino, suíno ou lanígero;
- e) Em caso algum as manadas poderão ser constituídas por mais de vinte e quatro animais, as réguas por mais de cinco e as varas e rebanhos por mais de quarenta;
- f) Havendo mais de dois condutores, em virtude do disposto na alínea d), seguirá um deles à frente e o outro à retaguarda, ambos munidos, durante o dia, de uma bandeira vermelha e, durante a noite, de uma luz da mesma cor, para assinalarem a presença de animais na via pública. Ao aproximarem-se de cruzamentos ou entroncamentos e curvas de visibilidade reduzida, os referidos guardas deverão distanciar-se cerca de 50 m, respectivamente, da testa e da cauda do agrupamento de gado, para darem aviso aos condutores dos veículos que se aproximem;

g) Os condutores de gado cavalар, muar e asinino devem, sempre que possível, conduzir os animais pela arreata, sendo-lhes proibido trazer mais de três a par, ou conduzir uma régua a par de outra ou em seguida a outra a uma distância inferior a 10 m;

h) O gado bravo deverá ser acompanhado de chocas e maiores a cavalo. O trânsito de gado bravo pelas localidades será precedido de aviso com a antecedência mínima de vinte e quatro horas.

2. Nas estradas não é permitida a condução de animais agrupados sempre que hajam sido fixados outros itinerários em caminhos a utilizar para esse fim.

A Direcção-Geral de Transportes Terrestres ou as câmaras municipais, consoante os casos, poderão proibir em determinadas vias públicas o trânsito de animais em grupo.

3. Os gados só poderão entrar nas vias públicas pelos caminhos ou serventias a esse fim destinados, salvo se o respectivo proprietário obtiver da Junta Autónoma de Estradas ou da câmara municipal, consoante os casos, licença especial para o atravessamento noutros lugares.

A entrada de um agrupamento de gado numa via pública deverá ser devidamente assinalada pelos respectivos guardas.

4. Sem prejuízo do disposto na alínea f) do n.º 1, sempre que um ou mais animais transitem ou estacionem nas vias públicas do anoitecer ao amanhecer, e ainda quando as condições atmosféricas o exijam, os seus condutores levarão uma lanterna de luz branca, visível em ambos os sentidos de trânsito.

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

Serão punidos com a multa de 50\$ os condutores de animais que os deixem vaguear por forma a impedir ou fazer perigar o trânsito, bem como os proprietários daqueles que habitualmente vagueiem nas vias públicas.

TÍTULO III

Trânsito de peões

ARTIGO 40.º

1. O trânsito de peões far-se-á pela direita das bermas, passeios, pistas ou placas a esse fim destinados.

Sem prejuízo do disposto em regulamentos locais, os peões seguirão em sentido contrário ao dos veículos que transitem pelo mesmo lado da faixa de rodagem, sempre que a largura das bermas, passeios ou placas não permitir o trânsito nos dois sentidos.

Os peões não poderão transitar nas auto-estradas.

2. Os peões só poderão transitar fora das bermas, passeios, pistas ou placas nos seguintes casos:

- a) Quando atravessarem as faixas de rodagem;
- b) Nas vias em que estiver proibido o trânsito de veículos;
- c) Dentro das localidades, quando transportarem cargas ou volumes que, pelas suas dimensões ou natureza, possam constituir perigo, incómodo ou embaraço para o trânsito dos outros peões, devendo seguir junto aos passeios.

3. Ao atravessarem qualquer via pública, os peões deverão assegurar-se de que o podem fazer sem perigo de acidente, seguindo sempre numa direcção perpendicular ao eixo da mesma.

Nas praças e largos o atravessamento é obrigatoriamente feito pelas passagens assinaladas, quando as houver. A utilização das passagens existentes noutros pontos das vias públicas far-se-á de harmonia com o preceituado pelas câmaras municipais nos respectivos regulamentos.

4. É proibido aos peões:

- a) Parar nas faixas de rodagem;
- b) Estacionar nos passeios, em grupos que possam prejudicar ou embaraçar o trânsito.

5. Os carros de crianças e inválidos, quando movidos a braços, são equiparados aos peões para todos os efeitos deste código.

6. A contravenção do disposto neste artigo será punida com a multa de 2\$50, que será elevada a 25\$ no caso de o contraventor, por não a pagar voluntariamente, vir a ser condenado em juízo.

Serão punidos com a multa de 50\$ os pais ou tutores que não impeçam que os seus filhos ou pupilos menores de 14 anos brinquem nas faixas de rodagem das vias públicas.

Sempre que um peão seja vítima de acidente ao infringir o disposto nos números anteriores, a autoridade ou agente da autoridade que, nos termos do artigo 64.º, levantar o auto mencionará essa circunstância.

Se o acidente se der no momento em que o peão transitava pelos passeios, bermas, pistas ou placas a que se refere o n.º 1 ou pelas passagens assinaladas nas faixas de rodagem, nos termos do n.º 3, o condutor do veículo ou animal que houver causado o acidente não beneficiará do disposto na primeira parte do n.º 2 do artigo 65.º

TÍTULO IV

Matricula dos veículos

CAPÍTULO I

Disposições gerais

ARTIGO 41.º

Obrigatoriedade da matrícula

1. Todos os veículos automóveis, reboques, veículos de tracção animal e velocípedes em condições de serem utilizados estão sujeitos a matrícula, donde constem as características que os permitam identificar.

Exceptuam-se:

- a) Os veículos pertencentes ao equipamento das forças armadas ou militarizadas;
- b) Os reboques cujo peso bruto não exceda 300 kg.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 1.000\$ ou 500\$, conforme se trate, respectivamente, de veículos automóveis e reboques ou de outros veículos.

2. Quando um veículo se inutilizar, o seu proprietário deverá requerer, no prazo de trinta dias, o cancelamento da respectiva matrícula.

ARTIGO 42.º

Livrete

1. Por cada veículo matriculado será passado pelas direcções de viação ou pelas câmaras municipais, consoante os casos, um certificado de matrícula (livrete) de modelo a fixar em regulamento, o qual deve acompanhar o veículo, sempre que este transite nas vias públicas.

2. Nenhuma indicação ou averbamento poderá ser lançado no livrete senão pela direcção de viação, câmara municipal ou conservatória do registo de automóveis competente.

3. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres, as câmaras municipais, as conservatórias do registo de automóveis, bem como as entidades referidas no n.º 6, sempre que, por motivo não compreendido na segunda parte da alínea a) e nas alíneas d) e e) do número seguinte, retenham em seu poder um livrete, deverão entregar ao respectivo proprietário uma guia, que, pelo prazo por que for passada, valerá como livrete para todos os efeitos.

4. Os livretes serão apreendidos nos seguintes casos:

- a) Quando se encontrem em mau estado de conservação ou se verifique que sofreram viciação de qualquer ordem;
- b) Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 29.º e n.º 3 do artigo 33.º, quando as características do veículo a que respeitam não confirmem inteiramente com as neles mencionadas;
- c) Quando se verifique que o veículo mudou de proprietário e continua registado em nome do anterior;
- d) Quando, nos termos do segundo parágrafo do n.º 5 do artigo 36.º, se verifique que o veículo não oferece as necessárias condições de segurança;
- e) Quando o veículo for apreendido.

Os livretes poderão ainda ser apreendidos em todos os outros casos em que os veículos não tenham a sua situação legalizada nos termos deste código.

5. A apreensão do livrete implica sempre a de todas as licenças e documentos que ao veículo digam respeito, os quais serão, no entanto, restituídos quando for restituído o livrete.

6. Os livretes serão apreendidos pelas autoridades com competência para fiscalizar o trânsito ou seus agentes, em flagrante, por decisão do director-geral de Transportes Terrestres ou por deliberação das câmaras municipais, consoante os casos.

7. Quando se dê o extravio de um livrete ou este se encontre em mau estado de conservação, deverá o proprietário do veículo requerer, consoante os casos, o duplicado ou a substituição do mesmo.

8. Será punido com a multa de 40\$ o condutor encontrado a conduzir sem trazer consigo o livrete do veículo. Se dentro de oito dias não o apresentar à autoridade que lhe for indicada, será punido com a multa de 200\$.

Sem prejuízo do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo seguinte, o trânsito de veículos cujo livrete tenha sido apreendido será punido com a multa de 1.000\$ ou 500\$, conforme se trate, respectivamente, de veículos automóveis e reboques ou de outros veículos.

O trânsito de veículos cujas características não confirmam com as mencionadas no livrete determina, além da apreensão deste, a aplicação da multa de 200\$ ou 40\$, consoante se trate, respectivamente, de veículos automóveis e reboques ou de outros veículos.

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 regularizada nos termos deste código;

- b) Quando sejam encontrados a transitar estando o respectivo livrete apreendido;
- c) Quando sejam encontrados a transitar sem o respectivo número de matrícula ou quando tragam um número diferente do seu número de matrícula.

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

2. 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.

A 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.

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

4. Quando a apreensão de um veículo, pelos motivos mencionados no n.º 1, se mantiver por tempo superior a cento e oitenta 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.

CAPÍTULO II

Matrícula dos veículos automóveis e dos reboques

ARTIGO 44.º

1. A matrícula dos veículos automóveis será feita a requerimento dos respectivos proprietários nas direcções de viação.

Se os veículos forem de fabrico nacional, o requerimento será acompanhado do certificado de origem e garantia passado pelo construtor.

Tratando-se de veículos importados, juntar-se-á o verbete de despacho do modelo a fixar em regulamento, no qual se indicarão as principais características do veículo, o número de ordem do bilhete de despacho e a respectiva casa de despacho.

Poderão ser sujeitos a matrícula provisória os veículos automóveis a importar temporariamente, nos termos da respectiva legislação. Poderão também ser matriculados provisoriamente, por tempo não superior a cento e oitenta dias, os veículos automóveis construídos em Portugal e destinados à exportação definitiva.

2. As direcções de viação, na data em que lhes for presente o respectivo requerimento, atribuirão ao veículo um número de matrícula, que será averbado no original, e no talão do verbete de despacho. O talão ficará arquivado e o original será entregue ao importador, a fim de este poder completar as operações de despacho alfandegário.

3. A saída das alfândegas dos veículos automóveis já despachados só poderá fazer-se depois de ter sido anotado no bilhete de despacho o respectivo número de matrícula e será precedida de inspecção pela direcção de viação onde a mesma tenha sido requerida.

Os condutores dos veículos automóveis que transitem nestas condições serão portadores do verbete de despacho a que se refere o n.º 1, o qual substituirá o livrete pelo prazo nele fixado.

A saída das alfândegas dos veículos automóveis entregues ao serviço do Estado ou de corporações ou fundações de utilidade pública, nos termos do Regulamento das Alfândegas, quando os mesmos se não destinem ao trânsito na via pública, poderá fazer-se sem prévia matrícula nas direcções de viação. Compete no entanto às alfândegas enviar àquelas direcções uma comunicação donde constem não só as características que tenham sido exaradas no respectivo verbete como também a indicação dos serviços a que forem destinados esses veículos.

4. As características dos veículos automóveis despachados com isenção de direitos, nos termos da legislação em vigor, pelos funcionários diplomáticos e cônsules de carreira acreditados em Portugal serão averbadas no verbete de despacho pelos verificadores.

Compete também a estes exarar no verbete as características dos veículos automóveis vendidos em leilão pelas alfândegas, bem como as daqueles a que se refere o último parágrafo do número antecedente.

5. Feita a matrícula será passado o livrete a que se refere o artigo 42.º, o qual será enviado pelas direcções de viação aos respectivos importadores ou fabricantes, acompanhado de uma guia, devidamente datada e autenticada com o selo branco, na qual se indiquem o nome ou firma do importador ou fabricante do veículo, bem como a marca deste e o seu número de matrícula.

O livrete e a guia a que se refere o parágrafo anterior serão entregues pelos interessados na conservatória do registo de automóveis competente, a fim de ser registada a propriedade do veículo.

6. Os veículos automóveis importados por estrada deverão ser matriculados em qualquer direcção de viação no prazo de quinze dias, a contar da data da sua entrada no País.

7. Serão averbadas na matrícula todas as alterações às características aí inscritas, depois de aprovadas em inspecção requerida pelo proprietário do veículo, ao qual será entregue um novo livrete.

Indicar-se-á que o veículo foi reconstruído sempre que as alterações consistam na substituição de peças fundamentais ou do motor por outros que não venham indicados no catálogo do fabricante como podendo ser fornecidos com o veículo.

8. Enquanto um veículo automóvel estiver matriculado em quadro ser-lhe-á vedado efectuar transportes de qualquer natureza.

9. Sempre que o proprietário de um veículo automóvel 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 continente para as ilhas adjacentes ou vice-versa, em que o interessado deverá requerer à direcção de viação em que o veículo estiver matriculado o cancelamento da matrícula e a realização de nova matrícula na direcção de viação em cuja área passa a residir.

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

10. Sempre que os veículos a que se refere o n.º 4 sejam vendidos e houver lugar à substituição do seu número de matrícula, processar-se-á um novo verbete, do qual constarão os nomes do comprador e do vendedor e bem assim o número sob o qual se encontravam matriculados na Direcção-Geral de Transportes Terrestres. Em face do novo verbete a direcção de viação

cancelará a matrícula anterior e efectuará nova matrícula.

11. O cancelamento da matrícula fica dependente da apresentação de certidão, passada pela competente conservatória, donde conste que sobre o veículo não incide qualquer ónus ou encargo não cancelado ou caduco e o fim a que se destina.

A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá autorizar que sejam novamente matriculados os veículos cuja matrícula tenha sido cancelada.

Tratando-se de veículos reconstruídos, os seus proprietários deverão juntar ao respectivo requerimento uma declaração donde constem os documentos justificativos da aquisição das peças utilizadas na sua reconstrução.

As direcções de viação comunicarão às conservatórias competentes todos os cancelamentos de matrícula que efectuarem e bem assim a sua reposição quando requerida.

12. Nos livretes dos veículos matriculados nos termos dos n.º 10 e 11 será feita referência ao número de matrículas a que o veículo foi sujeito anteriormente.

13. É aplicável aos reboques de peso bruto superior a 300 kg, com as modificações necessárias, o estabelecido para a matrícula dos veículos automóveis nos números antecedentes.

A transferência de propriedade destes reboques será participada, no prazo de trinta dias, à direcção de viação em que se encontrem matriculados, a qual passará novo livrete.

A contravenção do disposto no parágrafo anterior será punida com a multa de 100\$.

CAPITULO III

Matrícula dos veículos de tracção animal e dos velocípedes

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 affectos ao serviço de propriedades agrícolas ou de estabelecimentos comerciais ou industriais far-se-á sempre na câmara municipal do concelho em que os mesmos estejam situados.

2. Haverá uma matrícula para os veículos de tracção animal e outra para os velocípedes, correspondendo a cada uma delas uma série de numeração.

As câmaras municipais organizarão o serviço de matrícula por forma a estarem habilitadas a fornecer em qualquer momento os elementos que lhes forem solicitados e remeterão à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, até ao último dia do mês de Fevereiro de cada ano, a relação das matrículas e dos cancelamentos que tenham feito.

3. A transferência de propriedade dos veículos referidos neste artigo, bem como a mudança de residência dos respectivos proprietários, deverão ser participadas, no prazo de trinta dias, à câmara municipal em que tenha sido feita a respectiva matrícula.

Sempre que o proprietário passe a residir em concelho diferente, a matrícula será cancelada, devendo ali requerer-se nova matrícula.

Proceder-se-á do mesmo modo se os veículos de tracção animal referidos no segundo parágrafo do n.º 1 forem affectos a outras propriedades agrícolas ou a outros estabelecimentos comerciais ou industriais.

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

TÍTULO V

Condutores

CAPITULO I

Condutores de veículos automóveis

ARTIGO 46.º

Habilitação legal para conduzir

1. Só poderão conduzir veículos automóveis nas vias públicas:

- 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;
- Os titulares do boletim de condução a que se refere o artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 22 804, de 6 de Julho de 1933, enquanto na efectividade de serviço nas forças armadas ou militarizadas e ainda, no que respeita aos oficiais do Exército ou da Armada, na situação de reserva;
- Os titulares do certificado de condução a que se refere o artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 22 804, de 6 de Julho de 1933, quando conduzam veículos automóveis pertencentes às forças armadas ou militarizadas;
- Os titulares das licenças internacionais de condução desde que não estejam domiciliados em Portugal;
- 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;
- Os instruídos nos termos do artigo 51.º;
- Os examinados ao realizarem a prova prática de condução a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 49.º

A contravenção do disposto neste número será punida com multa de 1.000\$ a 2.000\$ e prisão até um mês. A reincidência será punida com a multa de 2.000\$ a 5.000\$ 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 40\$ se o apresentarem dentro de oito dias à autoridade que for indicada ao transgressor e com a multa de 200\$ no caso contrário.

2. São proibidos de conduzir veículos automóveis enquanto não forem reabilitados nos termos da lei:

- Os indivíduos condenados três ou mais vezes pelos crimes seguintes:
 - Ofensas corporais voluntárias;
 - Dano voluntário;
 - Homicídio, ofensas corporais ou dano involuntário, cometidos no exercício da condução.
- Os condenados duas ou mais vezes em pena de prisão maior ou degredo;
- Os condenados em pena maior fixa por qualquer dos seguintes crimes:
 - Contra a segurança exterior ou interior do Estado;
 - Homicídio voluntário.

- d) Os que tenham sido declarados delinquentes habituais ou por tendência;
- e) Os que tenham sofrido condenação a pena maior por virtude de qualquer crime cometido no exercício da condução de veículos, servindo estes de instrumento ou meio para auxiliar ou preparar a sua execução;
- f) Os indivíduos sujeitos à medida de segurança de interdição do exercício da condução.

3. A prestação de serviços remunerados só será permitida aos titulares da carta de condutor profissional.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 500\$, pela qual respondem solidariamente o infractor e a entidade patronal a cujo serviço se encontra.

4. Não podem ser condutores profissionais, salvo tendo havido reabilitação, os indivíduos condenados por qualquer dos crimes seguintes:

- a) Furto doméstico, roubo, abuso de confiança e hurla;
- b) Associação de malfetores;
- c) Estupro, violação, lenocínio, corrupção de menores e aliciamento à prostituição.

5. Só podem conduzir automóveis pesados de passageiros em transportes públicos os condutores profissionais em cuja carta tenha sido averbada a qualidade de condutor de serviço público, nos termos do n.º 4 do artigo seguinte.

A contravenção do disposto neste número será punida com multa de 1.000\$, ou com multa de 500\$ tratando-se de condutores profissionais de automóveis pesados. A entidade patronal é, em qualquer dos casos, solidariamente responsável pelo pagamento da multa.

6. A condução de tractores agrícolas pode ser feita por indivíduos habilitados com a carta a que se refere o n.º 7 do artigo seguinte.

Estes condutores só poderão exercer a condução em percursos que não excedam 50 km, a contar do respectivo local de recolha e à distância deste à estação ou apeadeiro de caminho de ferro mais próximos.

7. É permitido aos proprietários dos automóveis destinados a transportes públicos que não sejam condutores profissionais a condução dos seus veículos, desde que devidamente habilitados nos termos do presente código e quando aqueles transitem em seu exclusivo serviço.

ARTIGO 47.º

Cartas de condução

1. As licenças para a 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 pretenderem habilitar-se respectivamente à condução de motociclos, automóveis ligeiros ou 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 3.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. As cartas de condução mencionarão sempre a classe de veículos automóveis que os seus titulares estão autorizados a conduzir.

O exame de condução de automóveis pesados habilitará sempre à condução de automóveis ligeiros.

As cartas de condutor passadas a indivíduos que, por virtude de aleijão ou deformidade, careçam de veículos adaptados indicarão também o número de matrícula do veículo que o seu titular está autorizado a conduzir. A condução por estes indivíduos de qualquer outro veículo automóvel será punida com multa de 1.000\$.

3. A carta de condutor profissional será passada aos indivíduos aprovados no exame a que se refere o n.º 2 do artigo 49.º que não estejam abrangidos pelos n.ºs 2 e 4 do artigo anterior e possuam a habilitação mínima do exame da 4.ª classe da instrução primária.

4. A qualidade de condutor de serviço público será averbada nas cartas dos condutores profissionais de mais de 25 e menos de 60 anos de idade que tenham, pelo menos, um ano de prática intensiva na condução de automóveis pesados e as necessárias condições psicofísicas, comprovadas por atestado médico-sanitário, nos termos do n.º 3 do artigo 50.º

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 ou de terem baixa de serviço, 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) e d) 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

6. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá passar aos membros do corpo diplomático e cónsules de carreira acreditados junto do Governo Português um documento que lhes permita conduzir veículos automóveis em Portugal, desde que assim o solicitem por intermédio do Ministério dos Negócios Estrangeiros e possuam carta de condução ou a licença internacional a que se refere a alínea d) do n.º 1 do artigo anterior.

7. As cartas de condutor de tractor agrícola só poderão ser passadas a indivíduos, maiores de 21 anos, que tenham a necessária robustez psicofísica, possuam o exame de 3.ª classe da instrução primária e tenham ficado aprovados no exame a que se refere o n.º 3 do artigo 49.º

8. Os titulares das cartas de condução deverão apresentar periodicamente nas direcções de viação onde aquelas tiverem sido passadas o atestado médico-sanitário mencionado no n.º 3 do artigo 50.º

Esta apresentação deverá fazer-se no mês anterior àquele em que perfizerem 25, 40, 50, 55 e 60 anos de idade. A partir dos 60 anos, esta apresentação far-se-á de três em três anos.

Os condutores que careçam de veículos adaptados apresentarão o respectivo atestado de cinco em cinco anos até aos 50 anos e, a partir desta idade, de três em três anos ou nos prazos que a Direcção-Geral de Saúde entenda conveniente fixar para cada caso.

Os condutores profissionais de automóveis pesados apresentarão o atestado, até aos 50 anos, de cinco em cinco anos e, posteriormente, de três em três anos.

Os condutores encontrados a conduzir em contravenção do disposto neste número serão considerados indocumentados, para os efeitos previstos no presente código. Exceptuam-se os casos em que a demora na apresentação do atestado deva atribuir-se a aglomeração do serviço, desde que devidamente comprovada pelos interessados nos termos a fixar em regulamento.

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 idoneidade técnica ou física 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

10. Nas cartas de condutor de veículos automóveis não poderá ser feito qualquer averbamento ou aposta qualquer indicação, carimbo ou selo senão pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

11. Sempre que mudem de residência, os condutores de veículos automóveis são obrigados a participá-lo, no prazo de trinta dias, à direcção de viação em que se encontrem registados, requerendo ao mesmo tempo o averbamento da nova residência na carta de condução. Enquanto esta não for restituída, o requerente será portador de uma guia de condução, passada nos termos do n.º 2 do artigo 55.º

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

ARTIGO 48.º

Admissão a exame

1. Serão admitidos ao exame referido no artigo 49.º os indivíduos que, estando nas condições exigidas no artigo anterior, o requeriram na direcção de viação em que desejem ser examinados.

Ao requerimento devem juntar os documentos seguintes:

- a) Bilhete de identidade;
- b) Atestado médico-sanitário nos termos do n.º 3 do artigo 50.º;
- c) Certificado do registo criminal;
- d) Documento comprovativo de possuírem, pelo menos, o exame da 3.ª classe da instrução primária;
- e) Boletim militar passado pela Inspecção do Serviço Automóvel do Exército.

Os requerentes menores deverão apresentar ainda a apólice do seguro exigido no n.º 1 do artigo 47.º

É dispensada a apresentação do atestado médico-sanitário sempre que o candidato tenha feito a sua aprendizagem nos termos do artigo 51.º e não tenha expirado ainda o prazo de validade do atestado apresentado nos termos do n.º 1 do mesmo artigo.

Aos candidatos já habilitados a conduzir veículos automóveis de classe diferente só será exigida a apresentação do certificado do registo criminal se já tiver caducado a validade do que anteriormente apresentaram.

Os candidatos a condutor profissional juntarão, nos termos do n.º 3 do artigo anterior, documento comprovativo de possuírem, pelo menos, o exame da 4.ª classe da instrução primária.

Os candidatos a condutor de tractor agrícola são dispensados da apresentação do documento referido na alínea c).

2. Para os candidatos de nacionalidade estrangeira os documentos a que se referem as alíneas c) e d) do n.º 1 serão substituídos por certificados do respectivo consulado que atestem possuir o candidato a idoneidade e as habilitações correspondentes às exigidas pelo presente código.

3. Os candidatos membros do corpo diplomático acreditados junto do Governo Português que, por intermédio do Ministério dos Negócios Estrangeiros, requeriram a

admissão a exame serão dispensados da apresentação de quaisquer documentos, bem como do pagamento da respectiva taxa.

4. Admitido o requerente, a direcção de viação fixará o dia, hora e local em que deverá apresentar-se a fim de ser submetido a exame.

ARTIGO 49.º

Exames

1. O exame constará das seguintes provas:

- a) Prova prática de condução, com a finalidade de serem apreciadas a calma, prudência e perícia do candidato;
- b) Prova oral teórica sobre as regras e os sinais do trânsito.

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 automóvel.

Neste exame a prova teórica, além do estabelecido na alínea b) do número anterior, abrangerá também as posturas municipais sobre trânsito nas localidades onde o exame se efectuar.

3. O exame de condutor de tractor agrícola constará de uma prova de condução de um tractor e respectivo reboque, devidamente carregado, e de um interrogatório sobre regras e sinais de trânsito.

4. As faltas aos exames podem ser justificadas uma só vez por cada exame, mediante requerimento fundamentado entregue na direcção de viação no prazo de cinco dias.

5. Os exames interrompidos por caso fortuito ou de força maior repetir-se-ão sem o pagamento de nova taxa, desde que os interessados o requeriram dentro do prazo de cinco dias.

6. Sem prejuízo do procedimento criminal a que houver lugar, são considerados nulos e de nenhum efeito, com perda das taxas pagas, os exames prestados por indivíduos:

- a) Que se encontrem proibidos de conduzir nos termos dos artigos 55.º e 61.º;
- b) Que tenham prestado falsas declarações de identidade, apresentado documentos falsos ou viciados ou se tenham feito substituir no exame por outra pessoa.

7. Aos candidatos aprovados no exame será passada a respectiva carta de condução. As direcções de viação atribuirão um número de ordem a cada condutor e procederão ao respectivo registo.

8. O Ministro das Comunicações fará publicar os programas e o regulamento dos exames referidos neste artigo, tendo em atenção a categoria dos condutores e dos veículos.

ARTIGO 50.º

Inspecções médico-sanitárias

1. As inspecções médico-sanitárias a que se refere este código efectuem-se nas delegações de saúde ou, nas ilhas adjacentes, nas inspecções de saúde da sede do distrito onde os candidatos tiverem a sua residência.

As inspecções destinadas à verificação periódica da aptidão física dos condutores, nos termos do n.º 8 do artigo 47.º, realizar-se-ão ainda nas delegações de saúde que a Direcção-Geral de Saúde designar.

Sempre que for julgado conveniente, as inspecções médico-sanitárias do candidato ou do condutor destinadas ao esclarecimento de condições físicas ou psicotécnicas realizar-se-ão em Lisboa, Porto, Coimbra,

Évora, Funchal, Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Horta e ainda, quanto ao esclarecimento de condições psicotécnicas, onde existam estabelecimentos públicos competentes.

As inspecções médico-sanitárias dos condutores que careçam de veículos adaptados serão sempre realizadas por junta médica nas Delegações de Saúde de Lisboa e Porto e nas Inspecções de Saúde do Funchal e Ponta Delgada.

2. Das decisões respeitantes às inspecções médico-sanitárias poderão os interessados interpor recurso para a Direcção-Geral de Saúde, que mandará submeter os recorrentes a novo exame, efectuado por uma junta médica nas Delegações de Saúde de Lisboa e Porto ou nas Inspecções de Saúde do Funchal e Ponta Delgada.

A junta médica de recurso poderá ser assistida, a solicitação da Direcção-Geral de Saúde, pelos directores de viação do continente ou das ilhas adjacentes.

3. De todas as inspecções médico-sanitárias será passado atestado. Exceptua-se o caso de se levantarem dúvidas, enquanto estas não forem resolvidas pela Direcção-Geral de Saúde.

Nos atestados será declarado, consoante os casos, se o candidato está ou não apto a conduzir motociclos, automóveis ligeiros ou automóveis pesados. Tratando-se de candidatos a condutor de serviço público, os atestados deverão conter a declaração expressa de que estes estão em condições de conduzir automóveis pesados em transportes colectivos de passageiros.

Será também mencionada a declaração do candidato sobre se é inspecionado pela primeira vez para o efeito de condução de veículos automóveis ou se já foi submetido a outra inspecção, indicando-se neste caso a localidade onde a mesma foi efectuada.

Os atestados têm a validade de noventa dias, a contar da data em que foram passados.

4. Nos atestados será registado todo e qualquer defeito físico. Sempre que este não impeça o candidato de conduzir veículos automóveis, desde que observe determinadas condições, a fixar para cada caso pela entidade que proceda à inspecção, essas condições serão também registadas no atestado e averbadas na própria carta.

Será punido com a multa de 300\$ o titular de carta de condução passada nos termos do presente número que for encontrado a conduzir veículos automóveis sem observância das condições na mesma exaradas.

5. As inspecções requeridas pelos interessados, incluindo as provenientes de recurso ou as que resultem de acidentes ou de faltas cometidas pelos condutores, serão pagas conforme tabela publicada pelo Ministério do Interior.

Serão igualmente da conta dos interessados e requisitados por intermédio da Direcção-Geral de Saúde aos serviços oficiais competentes os exames radiológicos ou analíticos e ainda os exames psicotécnicos ou quaisquer outros exames de especialidade julgados indispensáveis.

As inspecções determinadas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres ou pela Direcção-Geral de Saúde para esclarecimento de dúvidas na apreciação do resultado de inspecção anterior serão gratuitas.

6. Compete à Direcção-Geral de Saúde regulamentar, orientar e fiscalizar as inspecções médico-sanitárias.

ARTIGO 51.º

Instrução

1. A aprendizagem nas vias públicas da condução de veículos automóveis dependerá de licença passada

pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres, mediante a apresentação do atestado médico-sanitário a que se refere o n.º 3 do artigo 50.º, e do bilhete de identidade ou certidão de idade comprovativa de que o instruendo se encontra nas condições previstas na alínea a) do n.º 1 do artigo 47.º

A licença é válida durante noventa dias, findos os quais poderá ser renovada, a requerimento do interessado, mediante a apresentação de novo atestado médico-sanitário.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 500\$ e, em caso de reincidência, com a multa de 1.000\$.

2. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres ou as câmaras municipais, consoante os casos, poderão proibir em determinadas vias públicas a aprendizagem da condução de veículos automóveis.

A aprendizagem da condução nas vias em que a mesma esteja proibida será punida com a multa de 200\$, aplicável ao instrutor.

3. A instrução gratuita poderá ser ministrada por indivíduos habilitados a conduzir veículos automóveis da classe em que realizam o ensino.

A instrução remunerada só pode ser ministrada por instrutores habilitados nos termos do artigo seguinte.

A contravenção do disposto no parágrafo anterior será punida com a multa de 2.000\$.

4. A utilização de veículos automóveis no serviço de instrução dependerá de licença, averbada na respectiva matrícula. A concessão de licenças será condicionada pelas necessidades locais, ficando vedada a utilização dos veículos fora da área do concelho a que as mesmas disserem respeito.

Sem prejuízo das licenças já concedidas, os instrutores não poderão exercer a sua actividade por conta própria nas localidades onde existirem escolas de condução de veículos automóveis.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 2.000\$.

5. Na aprendizagem da condução de veículos automóveis o instrutor encontrar-se-á sempre em condições de orientar directamente o instruendo, devendo, quando se trate de automóveis ligeiros ou pesados, seguir ao lado deste.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 500\$.

6. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres fiscalizará o ensino ministrado pelos instrutores, bem como a organização e o funcionamento das escolas de condução de veículos automóveis.

7. O Ministro das Comunicações fixará as tarifas máximas aplicáveis à instrução remunerada. A não observância dessas tarifas constitui crime de especulação.

ARTIGO 52.º

Instrutores

1. A licença de instrutor só poderá ser concedida, depois de aprovação no exame a que se refere o número seguinte, a condutores que tenham, pelo menos, cinco anos de prática na condução de veículos automóveis da categoria em que pretendam ministrar o ensino, possuam o exame da 4.ª classe da instrução primária e demonstrem, pela apresentação do certificado de registo criminal e do atestado de bom comportamento moral e civil, ter a idoneidade moral necessária para o efeito. Os candidatos provarão ainda, por meio de atestado médico, que não padecem de qualquer doença contagiosa.

A licença será recusada ou retirada, consoante os casos, aos condutores que tenham cometido frequentes

transgressões às regras do trânsito ou tenham sido condenados por haverem causado acidentes graves.

2. Os exames para instrutor serão feitos perante um júri constituído por técnicos da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e constarão das seguintes provas:

- a) Prova prática de condução a realizar em veículos automóveis da classe em que os candidatos pretendam ministrar o ensino;
- b) Prova teórica sobre as regras e sinais do trânsito e da responsabilidade dos condutores de veículos automóveis;
- c) Prova técnica sobre a constituição e funcionamento dos vários órgãos do tipo de veículos automóveis cuja condução pretende ensinar.

3. Os instrutores podem obter, mediante simples requerimento, a carta de condutor profissional da classe de veículos em que ministrem o ensino.

ARTIGO 53.º

Escolas de condução

1. O estabelecimento de escolas de condução de veículos automóveis depende de alvará a conceder pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres. Este alvará só poderá ser concedido a entidades de reconhecida idoneidade moral.

2. Nenhuma escola poderá funcionar sem que o respectivo regulamento seja aprovado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

A transferência do alvará da escola, bem como qualquer alteração ao respectivo regulamento, dependem de aprovação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

A contravenção do disposto neste número será punida com a multa de 5.000\$ e, em caso de reincidência, com a multa de 15.000\$.

3. A direcção da escola estará a cargo de um técnico de idoneidade moral e competência reconhecidas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres e o ensino será ministrado por instrutores habilitados nos termos deste código.

O proprietário de uma escola que admitir ao serviço desta instrutores não habilitados ou confiar a sua direcção a um técnico cuja idoneidade e competência não tenham sido reconhecidas pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres será punido com a multa de 5.000\$.

O técnico que aceitar a direcção da escola sem estar devidamente autorizado será punido com a multa de 5.000\$. O proprietário da escola responderá solidariamente pelo pagamento desta multa.

4. Serão estabelecidos em regulamento os requisitos a que devem obedecer as instalações e o material de ensino e as normas de funcionamento das escolas de condução.

5. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá promover o acordo de instrutores para a constituição de escolas de condução de veículos automóveis.

CAPÍTULO II

Condutores de veículos de tracção animal e de velocípedes

ARTIGO 54.º

1. As licenças para a condução de veículos de tracção animal ou de velocípedes serão passadas, a requerimento do interessado, pela câmara municipal da sua residência, mediante prova prática de condução e um interrogatório sobre regras e sinais do trânsito.

2. É fixada, respectivamente, em 16 e 21 anos a idade mínima para a obtenção da licença de condução de veículos de tracção animal, consoante os mesmos sejam empregados em transportes particulares ou públicos.

É de 14 anos a idade mínima para a obtenção da licença de 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 veículos de tracção animal e de velocípedes o disposto no n.º 9 do artigo 47.º para os condutores de veículos automóveis.

5. A condução sem licença de veículos de tracção animal ou de velocípedes será punida com a multa de 50\$.

Os condutores que, embora titulares da licença, 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.

6. Exceptuam-se do disposto neste artigo os carros de bois, bem como os veículos de tracção animal ou velocípedes pertencentes às forças armadas ou militarizadas.

CAPÍTULO III

Apreensão das licenças de condução

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 o estado físico ou mental do condutor ou os actos que pratique revelem manifesta incapacidade técnica, física ou psíquica para conduzir sem perigo para as pessoas e bens;
- e) Enquanto não tenha sido 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.

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

A autoridade ou agente que efectue a apreensão prevista na alínea d) deverá, por si ou pelo seu chefe de serviços, elaborar um relatório circunstanciado sobre as razões que a motivaram, o qual, no caso de recurso, poderá ser examinado pelo condutor e servirá de base ao processo.

A apreensão só terá lugar depois de sujeito o condutor a exame médico realizado imediatamente à verificação dos factos que a determinaram, se estes denotarem falta de capacidade física ou psíquica para a condução. A restituição dependerá, consoante os casos, de exame de condução, exame psicotécnico ou nova inspecção médico-sanitária.

2. Sempre que seja apreendida uma licença com o fim de obrigar o seu titular ao cumprimento de formalidades cuja falta não implique a proibição de con-

duzir, ou por motivo de transgressão a apreciar e decidir superiormente, deverá, em sua substituição, ser fornecida uma guia de condução, válida pelo tempo julgado necessário para a regularização do assunto e renovável quando ocorra motivo justificado.

3. Das decisões do director-geral de Transportes Terrestres sobre a apreensão das licenças de condução cabe recurso para o Ministro das Comunicações, a intemporal no prazo de dez dias, a contar da notificação ao interessado.

O processo de recurso será instruído com o relatório da autoridade que propôs ou realizou a apreensão da licença, com o despacho respectivo e o requerimento do recorrente, podendo ainda ser juntos quaisquer documentos. O Ministro poderá ordenar exames ou outras diligências necessárias para averiguar no processo de recurso a veracidade dos factos constantes do relatório ou do requerimento.

TÍTULO VI

Responsabilidade

CAPÍTULO I

Responsabilidade civil

ARTIGO 56.º

Responsabilidade dos condutores e proprietários de veículos e animais

1. Todo o acidente causado por um veículo ou animal nas vias públicas que atinja qualquer pessoa na sua integridade física ou no seu património dá ao lesado o direito a uma 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 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 de acidente, o direito de exigir indemnização transmite-se às pessoas referidas no artigo 16.º da Lei n.º 1 942, de 27 de Julho de 1936, e pela ordem aí indicada. No caso de não existir nenhuma dessas pessoas, quaisquer outros herdeiros sucessíveis têm igual direito, mas só na parte respeitante aos prejuízos materiais causados aos bens do lesado.

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

Quando o acidente resulte de caso fortuito inerente ao funcionamento do veículo, a indemnização será fixada tendo em conta os preceitos dos artigos 13.º a 15.º do Código Civil e não deverá, na totalidade, exceder o limite de 200.000\$.

3. Se houver simultaneamente culpa do lesado e do responsável, ou deste e de terceiro, e ainda quando se mostre que o lesado ou terceiro deram causa, por sua culpa, ao agravamento dos resultados do acidente, será diminuída a importância da indemnização de harmonia com o que, segundo as regras da experiência, se julgue causa adequada da lesão ou do seu agravamento.

Quando o acidente for causado por pessoa accidental ou permanentemente privada do uso das suas faculda-

des mentais ou por um menor, observar-se-á o disposto nos artigos 2 377.º a 2 379.º do Código Civil.

4. O proprietário singular ou colectivo ou o legítimo possuidor do veículo ou do animal causador do acidente, quando este não transite contra sua vontade, responderá solidariamente com o autor pelos danos causados. Terá todavia direito de regresso contra o condutor, quando o acidente lhe seja imputável e isso não for excluído pelos princípios que regulam a prestação de serviços.

5. Os indivíduos ou empresas responsáveis pelos danos ou tratamentos responderão pelos prejuízos comprovadamente sofridos pelos prestadores de socorros a que se refere o n.º 4 do artigo 60.º

Os proprietários de veículos ou animais causadores de acidentes ou, no lugar deles, as companhias seguradoras, nos termos do artigo seguinte, serão sempre obrigados a satisfazer aos hospitais, médicos e entidades semelhantes o pagamento das despesas com o tratamento dos feridos, as quais serão calculadas pelas tabelas estabelecidas na legislação em vigor para os acidentes de trabalho. Fica, porém, reservado aos mesmos proprietários ou às companhias de seguros o direito de regresso pelas ditas despesas contra aqueles por culpa de quem provem que se deu o acidente, sejam eles os condutores dos veículos ou animais, as próprias vítimas ou terceiras pessoas.

6. Os directores dos hospitais ou estabelecimentos similares, dependentes ou não de organismos do Estado, onde se recolham ou recebam tratamento quaisquer vítimas de acidentes de trânsito participarão à autoridade administrativa do concelho ou bairro, dentro do mais curto prazo, a admissão dos indivíduos sinistrados, fornecendo acerca dos acidentes todas as informações que lhes for possível prestar.

7. Os instrutores são civilmente responsáveis pelos acidentes causados pelos instruendos.

8. Os examinandos respondem pelos acidentes que causem durante o exame.

9. O direito de pedir a indemnização civil por acidentes de trânsito prescreve nos termos estabelecidos no artigo 535.º do Código Civil e goza de privilégio mobiliário especial, equiparado ao do n.º 3.º do artigo 882.º do mesmo código, sobre o veículo ou meio de transporte que lhe tenha dado causa.

10. Os danos causados por terceiros estranhos ao trânsito dos veículos ou dos animais são reparáveis nos termos gerais da lei civil.

Não são considerados terceiros os empregados ou funcionários da pessoa ou organismo proprietário do veículo.

ARTIGO 57.º

Seguro

1. As pessoas ou entidades civilmente responsáveis pelos acidentes de trânsito poderão transferir esta responsabilidade para quaisquer companhias de seguros devidamente autorizadas.

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 25\$ 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.

CAPÍTULO II

Responsabilidade criminal

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 ou aceitem 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 provenham de falta de destreza, atenção ou outra causa resultante desse estado;
- b) Os pais ou tutores que conheçam a inabilidade ou imprudência de seus filhos menores ou tutelados e não obstem, podendo, a que eles pratiquem a condução. Presume-se o conhecimento quando os pais ou tutores sejam comprovadamente negligentes na sua vigilância;
- 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 intencional às indicações de 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 acções voluntárias em matéria de trânsito são punidas com as penas aplicáveis por este código em relação aos acidentes, se não lhes corresponder pena mais grave.

5. 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.

6. Na concorrência de culpa do condutor e da vítima ou de terceiro para o mesmo resultado, ou de facto não imputável, o juiz graduará a pena em função da contribuição da culpa do agente, podendo reduzir a metade o mínimo da pena correcional e multa quando seja diminuto o grau de culpa do agente em relação ao resultado final.

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

8. 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.

9. O procedimento criminal pelo crime de dano, quando este consista na violação sem intenção maléfica das disposições legais sobre trânsito, só terá lugar mediante participação do ofendido.

Na falta desta, apenas será punível a contravenção.

10. A punição pelos crimes acresce sempre a punição pelas contravenções que lhes sejam conexas.

ARTIGO 59.º

Homicídio

Será punido com prisão maior de quatro a oito anos, quando não lhe corresponder pena mais grave, o condutor que cause a morte de alguém, por qualquer dos factos seguintes:

- a) Conduzir em estado de embriaguez completa ou incompleta, quando o acidente resulte de falta de destreza, atenção ou segurança proveniente desse estado. Exceptua-se o caso em que a embriaguez provenha de circunstâncias absolutamente imprevisíveis;
- b) Ter o acidente resultado de excesso de velocidade ou de manobras perigosas, nos termos da parte final do n.º 1 do artigo 61.º, quando 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, não inferior a um ano, 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, conhecendo a sua situação e não as socorrendo imediatamente, serão punidos:

- a) Com prisão e multa até dois anos, graduada em função do perigo sofrido pela vítima, em face da gravidade das lesões e da dificuldade de obter socorros, quando da omissão não resultar o agravamento do mal;
- b) Com a pena aplicável ao crime voluntário, ainda que o acidente seja involuntário, quando da omissão resultem efeitos previstos pela lei penal ou o agravamento dos males do acidente.

Se a aplicação da alínea b) impuser uma pena inferior à da alínea a), o juiz poderá aplicar esta última quando o perigo da omissão seja mais grave do que o resultado efectivo desta.

2. Presumir-se-á que a morte resultou do abandono voluntário:

- a) Quando o condutor, sempre que o não impeça motivo de força maior, não conduza ou não promova a imediata condução da vítima a local onde lhe possa ser prestado socorro;
- b) Quando se prove que o condutor, após o acidente, praticou qualquer acto tendente a ocultar a vítima ou dificultar voluntariamente, por qualquer forma, a possibilidade de ser socorrida por outrem.

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

3. As omissões por negligência, nos casos do n.º 1, são punidas:

- a) Com prisão e multa até três meses na hipótese da alínea a);
- b) Com prisão e multa até seis meses na hipótese da alínea b).

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, transportando-os até onde possam ser socorridos eficazmente, serão punidos com prisão e multa até um ano, conforme a gravidade do perigo em que fique o lesionado.

A mesma pena será aplicável aos peões que não prestem ou não colaborem na prestação dos necessários socorros, na medida que lhes seja possível.

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

ARTIGO 61.º

Inibição do direito de conduzir

1. Serão inibidos definitivamente da faculdade de conduzir e para tal fim privados pela Direcção-Geral de Transportes Terrestre 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 que sejam julgados condutores 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, por modo a revelar, 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 e 11.º do presente código e, de um modo geral, todas as que ponham em perigo a vida das pessoas ou os seus bens.

2. Serão suspensos do direito de conduzir e privados das respectivas licenças pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres:

- 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 de manobras perigosas e, de um modo geral, todos os que ponham em perigo a vida das pessoas e seus bens, pela prática de factos contrários às leis do trânsito;

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.

3. Aos condutores profissionais condenados nos termos do n.º 4 do artigo 46.º será cassada definitivamente a carta de condutor profissional.

4. Os juizes de direito podem decretar em suas sentenças a proibição temporária ou definitiva do exercício da condução de veículos automóveis quando entenderem que a posse da carta de condução poderá oferecer aos seus titulares oportunidades ou condições especialmente favoráveis para a prática de crimes, quando, nos termos da alínea c) do n.º 1, os julguem habitualmente imprudentes e ainda nas hipóteses previstas na alínea d) do n.º 2 do presente artigo e no n.º 2 do artigo 46.º

Os juizes poderão substituir a proibição temporária da condução 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 por que foi julgado.

Poderá também o juiz substituir as sanções ou medidas previstas neste número pela interdição do exercício da condução até que o condutor seja submetido a novo exame técnico, psicotécnico ou médico-sanitário, quando reconheça que os actos praticados resultam de incapacidade ou de incompetência manifestamente perigosas para a segurança das pessoas e bens. Neste caso o exame será realizado gratuitamente dentro de trinta dias após o recebimento da cópia da sentença na Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

5. Os tribunais, nos processos respeitantes aos crimes referidos nos n.ºs 2 e 4 do artigo 46.º, deverão averiguar se os arguidos são titulares de cartas de condução e, no caso afirmativo, remeter à Direcção-Geral de Transportes Terrestres nota das sentenças condenatórias, do mesmo modo procedendo em relação a todos os processos originados em factos relacionados com a condução de veículos automóveis, e, sempre que o veículo tenha servido de instrumento ou meio auxiliar para a prática do crime, mencionarão especialmente essa circunstância.

6. O não cumprimento da decisão que impuser a interdição de conduzir constitui crime de desobediência qualificada.

ARTIGO 62.º

Multas

1. As contravenções do disposto no presente código a que não corresponder pena especial serão punidas com a multa de 40\$.

As multas aplicadas nos termos deste código não estão sujeitas a qualquer adicional.

ARTIGO 63.º

Perda de veículos a favor do Estado

Serão declarados perdidos a favor do Estado, nos termos do artigo 75.º, n.º 1.º, do Código Penal, apenas os veículos que, sendo propriedade do agente, tenham

servido de instrumento a crimes voluntários puníveis com pena maior.

CAPÍTULO III

Processo

ARTIGO 64.º

Autos de notícia

1. Os autos de notícia das infracções ao presente código serão levantados nos termos e com os efeitos referidos no Código de Processo Penal, com as modificações constantes dos números seguintes.

2. As autoridades ou agentes de autoridade com competência para a fiscalização ou segurança das vias públicas, sempre que ocorra qualquer acidente de que tomem conhecimento, deverão levantar um auto de que conste, além da identificação dos condutores, vítimas e veículos e seus proprietários:

- a) Descrição pormenorizada da forma como se deu o acidente, suas causas e consequências, data, hora e local em que se verificou;
- b) Posição em que foram encontrados os veículos e as vítimas, com exacta medida em relação a qualquer ponto inalterável;
- c) Sentido de marcha dos veículos, localização e descrição dos sinais de pneumáticos ou outros que devam indicar o trajecto seguido, o ponto onde tenha começado a travagem ou a mudança de direcção e o local do acidente;
- d) Estado de funcionamento dos órgãos de travagem, direcção e sinalização acústica de cada veículo;
- e) Todas as circunstâncias que demonstrem a culpa do condutor ou da vítima ou que tenham interesse para a determinação da responsabilidade;
- f) Referência ao facto de o autuante ter ou não presenciado o acidente e, em caso negativo, indicação e identificação das pessoas que o informaram sobre os pormenores constantes do auto.

Sem prejuízo do disposto no artigo 169.º do Código de Processo Penal, será dispensada a indicação de testemunhas sempre que as circunstâncias da verificação da infracção o não permitam.

3. Sempre que seja possível e a gravidade do acidente o justifique, o autuante deverá elaborar um esquema donde constem as particularidades observadas ou fotografar os objectos ou sinais reveladores dessas particularidades. Os elementos assim elaborados serão juntos ao auto oportunamente.

4. Por cada transgressão será levantado um auto de notícia, ainda que se verifiquem várias no mesmo momento e relativamente ao mesmo responsável.

Levantar-se-á um só auto quando com a transgressão ocorra a prática de crime.

5. Se o agente da fiscalização tiver dúvidas sobre a ilegalidade dos factos que presenciou ou sobre a classificação da contravenção e se não puder identificar o transgressor, lavrará simples participação dirigida ao seu superior hierárquico, que, esclarecidas as dúvidas e averiguada a identidade do transgressor, mandará levantar o auto de notícia, se a ele houver lugar.

ARTIGO 65.º

Prisão

1. Na prisão dos responsáveis por acidente de trânsito aplicam-se as disposições do Código de Processo

Penal, com as modificações constantes dos números seguintes.

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. A ordem de soltura pode ser revogada e o arguido novamente preso quando posteriormente se reconheça a culpa do agente. Neste caso, a prisão tem a mesma natureza da efectuada em flagrante delito.

3. Em caso algum será sustada a marcha do veículo empregado no desempenho de serviço do correio, socorros sanitários ou de incêndios ou qualquer outro serviço de carácter oficial, se da interrupção resultar manifesto prejuízo público; o condutor deve, neste caso, ser acompanhado pelo agente de autoridade até terminar o serviço ou até poder ser substituído.

ARTIGO 66.º

Registo das infracções

1. Todas as autoridades a quem compete tomar conhecimento e julgar das infracções às disposições do presente código e das posturas municipais sobre a matéria nele contida deverão enviar mensalmente à Direcção-Geral de Transportes Terrestres uma relação de todas as infracções verificadas ou julgadas e bem assim das penas aplicadas.

2. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres organizará em registo especial o cadastro de cada condutor, no qual serão lançadas todas as penalidades e medidas de segurança que lhe forem aplicadas por infracções às leis do trânsito ou em relação com o exercício da condução, bem como a notícia dos acidentes em que tenha participado.

Aos processos em que deva ser apreciada a responsabilidade de qualquer condutor será sempre junta uma cópia dos assentamentos que lhe dizem respeito.

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 e 148.º a 154.º do Código de Processo Penal, com as modificações dos números seguintes.

2. Poderão intervir na acção cível, mesmo quando exercida em processo penal, os responsáveis civilmente pelo facto imputado ao arguido.

O requerimento a provocar a intervenção será apresentado com a acusação provisória e, em seguida, notificado o demandado para requerer instrução contraditória ou contestar no prazo em que aquela instrução puder ser requerida. A falta de contestação não terá os efeitos do artigo 488.º do Código de Processo Civil.

A intervenção poderá também ser voluntária, mas, neste caso, o interveniente não poderá praticar actos que o réu tenha perdido o direito de praticar.

3. O interveniente tem 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 e não é obrigado a comparecer pessoalmente em julgamento a não ser para prestar declarações a que não possa recusar-se. Se não constituir advogado, será representado pelo defensor do réu que responda pelo facto de que emerge a responsabilidade civil.

4. Além dos efeitos do artigo 153.º do Código de Processo Penal, a sentença condenatória que fixar o mon-

tante da indemnização constituirá caso julgado contra os responsáveis civilmente que intervierem no processo penal ou que foram notificados para intervir.

ARTIGO 68.º

Acções destinadas à efectivação da responsabilidade civil

1. As acções que tenham por objecto a efectivação da responsabilidade civil, quando não devam ser exercidas em processo penal, serão da competência do tribunal da comarca onde ocorreu o acidente e seguirão a forma de processo sumário, com as modificações dos números seguintes.

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. Se a acção não for proposta contra os seguradores ou contra os responsáveis solidários, o réu só poderá libertar-se da responsabilidade que estes garantem ou exercer contra eles o direito de regresso, se os chamar à demanda.

5. Além dos casos previstos na lei geral, são 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.

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

ARTIGO 69.º

Peritos e pareceres

1. Poderão os juizes ou instrutores, nos processos relativos a acidentes de trânsito ou de contravenções, requisitar à Direcção-Geral de Transportes Terrestres parecer técnico sobre as circunstâncias em que ocorreu o facto, ou a comparência de funcionários do quadro técnico para prestarem os esclarecimentos que sejam necessários.

2. Na prova por arbitramento só poderão ser nomeados peritos de competência técnica reconhecida em matéria de trânsito.

Nas acções cíveis de valor superior a 20.000\$ o perito a nomear pelo juiz deverá ser um funcionário do quadro técnico da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, de categoria não inferior à dos nomeados pelas partes.

ARTIGO 70.º

Cobrança de multas

1. A cobrança das multas por infracção ao presente código, bem como a qualquer outro diploma sobre trânsito a que não caiba outra pena, será feita nos termos seguintes:

- a) No acto da verificação da transgressão, se o infractor pretender pagar imediatamente a multa aplicada, caso em que o autuante fará a cobrança mediante recibo;
- b) Não pagando o infractor imediatamente a multa, ser-lhe-á entregue aviso pelo autuante

para, no prazo de quinze dias, efectuar o pagamento ou apresentar reclamação do auto na Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

A Direcção-Geral de Transportes Terrestres poderá, em face da reclamação apresentada, mandar arquivar o auto.

2. Se, no prazo designado na alínea b) do número anterior, o infractor não pagar a multa, não deduzir reclamação ou esta for julgada improcedente, será notificado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres para pagar no prazo de dez dias. Se o não fizer, será o auto remetido ao tribunal competente para julgamento.

3. A importância das multas cobradas por transgressão às disposições deste código ou das posturas municipais sobre trânsito dará entrada nos cofres do Estado sob a rubrica «Receitas nos termos do Código da Estrada».

Exceptuam-se as multas cobradas nas ilhas adjacentes, cujo produto constitui receita das respectivas juntas gerais e se destina à fiscalização do trânsito das estradas a seu cargo.

4. Das multas cobradas não cabe qualquer percentagem aos autuantes.

TÍTULO VII

Disposições especiais para o ultramar

ARTIGO 71.º

1. As referências a entidades e departamentos existentes na metrópole entendem-se igualmente feitas aos que lhes correspondem no ultramar, em especial conforme o quadro seguinte:

Ministério do Interior, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Ministério da Educação Nacional e Ministério das Comunicações — governador ou governador-geral.

Direcção-Geral de Saúde — serviços de saúde.

Direcção-Geral da Fazenda Pública — serviços de Fazenda e contabilidade.

Inspecção do Serviço Automóvel do Exército — comando militar ou quartel-general.

Junta Autónoma de Estradas — serviços de obras públicas.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres — conselho superior de viação ou organismo correspondente.

Direcção de viação — comissão técnica de automobilismo ou organismo correspondente.

Governador civil — governador de distrito ou intendente de distrito.

Câmara municipal — câmara municipal, comissão municipal e junta local ou administrador de circunscrição.

Concelho — concelho ou circunscrição.

Automóvel Clube de Portugal — delegação do Automóvel Clube de Portugal.

2. Os poderes de fiscalização referidos no n.º 3 do artigo 2.º incumbem também:

- a) Aos membros dos conselhos superiores de viação e das comissões técnicas de automobilismo ou dos organismos correspondentes;
- b) As autoridades administrativas, dentro da sua área de jurisdição;
- c) Ao pessoal técnico dos serviços de obras públicas.

3. No Estado da Índia e nas províncias de Moçambique e de Macau é mantido o trânsito de veículos e de animais pela esquerda das faixas de rodagem, pelo que, quanto a essas províncias, se entendem substituídas reciprocamente as palavras «direita» e «esquerda» ou «direito» e «esquerdo», em todas as disposições relativas a sentido e ordenamento do trânsito.

4. Podem os governadores, mediante proposta dos serviços de obras públicas ou dos corpos administrativos, consoante os casos, restringir a veículos de certo peso e dimensões a utilização de determinadas vias públicas cujas características técnicas assim o exijam.

5. As habilitações literárias mínimas exigidas na alínea d) do n.º 1 e no n.º 3 do artigo 47.º e a condição de saber ler e escrever português podem ser dispensadas na província de Macau para os candidatos chineses, conforme vier a ser regulamentado pelo respectivo governador, que providenciará também 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 nos primeiro, terceiro e quarto parágrafos do n.º 1 do artigo 50.º efectuar-se-ão, respectivamente, 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 veículos de tracção animal e de velocípedes, a qual terá validade em toda a província.

8. Os proprietários dos veículos automóveis conduzidos por indivíduos indocumentados ou como tais considerados, salvo se provarem que não consentiram no seu uso ilícito, e os proprietários dos animais são solidariamente responsáveis pelo pagamento das multas aplicadas aos respectivos condutores.

9. A importância das multas aplicadas nos termos deste código será acrescida do adicional de 10 por cento estabelecido no artigo 613.º da Reforma Administrativa Ultramarina.

10. Quando a autoridade ou agente da autoridade que levantar o auto não possa cumprir com o determinado nas alíneas b), c) e d) do n.º 2 do artigo 64.º, convocará dois peritos, que procederão ao exame e elaborarão o respectivo relatório.

TÍTULO VIII

Disposições finais e transitórias

ARTIGO 72.º

1. 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

2. 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 as carrinhas e outros carros tradicionais de interesse turístico.

Os aros dos rodados destes veículos, quando metálicos, não deverão, porém, ter largura inferior a 4 cm.

3. 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.

Os proprietários de velocípedes com motor auxiliar matriculados à data da entrada em vigor do presente código apresentá-los-ão à inspecção, no prazo de seis meses, em qualquer das direcções de viação do País.

4. 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\$.

5. 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.

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

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

Podem ser trocadas pela carta de condutor profissional as cartas de condução de automóveis ligeiros ou pesados cujos titulares provem que à data da publicação 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.

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

A troca ou o averbamento far-se-ão com isenção do pagamento de quaisquer taxas, mediante requerimento dos interessados apresentado em qualquer das direcções de viação.

7. A Direcção-Geral de Transportes Terrestres passará a licença a que se refere o n.º 1 do artigo 52.º aos condutores que 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.

8. Os industriais de transportes colectivos deverão apresentar, até 1 de Abril 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.

Ministérios do Ultramar e das Comunicações, 20 de Maio de 1954. — O Ministro do Ultramar, *Manuel Maria Sarmento Rodrigues*. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas. — *M. M. Sarmento Rodrigues*.

