Patrícia Viçoso

O PERFIL DOS HOMICIDAS NOS ACIDENTES DE VIAÇÃO

O PERFIL DOS HOMICIDAS NOS ACIDENTES DE VIAÇÃO

Dissertação de Candidatura ao grau de Mestre em Medicina Legal submetida ao Instituto de Ciências Biomédicas de Abel Salazar da Universidade do Porto

Orientadora – Professora Doutora Maria José Carneiro de Sousa Pinto da Costa

Categoria – Professora Associada Convidada

Afiliação – Instituto de Ciências Biomédicas de Abel Salazar da Universidade do Porto

É autorizada a reprodução informal desta dissertação apenas para efeitos de investigação, mediante declaração escrita do interessado, que a tal se compromete.

Em 17 de Agosto de 1896, Bridget Driscoll, uma mulher de 44 anos, foi a primeira pessoa a ser morta por uma viatura motorizada. Foi atropelada por um carro. As testemunhas afirmaram que o automóvel ia a uma velocidade "tremenda": talvez a viatura circula-se a 12,8 km/h, em vez dos 6,4 km/h permitidos. (Newsletter do INEM, Maio 2005)

RESUMO

A sinistralidade rodoviária é um flagelo da actualidade, que provoca a morte a dezenas pessoas, bem como, feridos graves todos os anos.

São várias as causas que dão origem aos acidentes de viação, desde a condução sobre a influência do álcool, ou outras substâncias estupefacientes (exemplo: haxixe, heroína, LSD entre outras), excesso de velocidade, manobras perigosas.

Pretende-se nesta tese definir um padrão para os infractores, uma vez que as suas idades variam entre os 18 e os 80 anos de idade, provêem de todos os extractos sociais e o seu nível de escolaridade vai desde o analfabetismo até ao Ensino Superior.

O Código Penal Português prevê nos seus artigos 291º e 292º a punição aplicável nos crimes de condução perigosa de veículos rodoviários, assim como, a condução desses mesmos veículos em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

O ordenamento jurídico agrava o limite mínimo e máximo em um terço da pena sempre que os crimes acima descritos sejam praticados por condutores profissionais no exercício da sua actividade (exemplo: motoristas de transportes públicos).

Faz-se ainda uma ressalva para os casos em que do acidente de viação resultem vítimas mortais, o infractor pode ainda vir a se condenado pela prática do crime de homicídio por negligência, no qual a pena de prisão pode ascender aos 5 anos.

SUMMARY

Traffic accidents are a scourge in the current days which causes death to tens of people and seriously injured every year.

There are many causes which leads to road disasters, from driving under the influence of alcohol or under narcotics (as hashish, heroin, LSD, among others), speeding and dangerous maneuvers.

The goal of this thesis is to define a pattern to the offenders, as their ages vary between the 18’s and the 80's. They came from all social strata and their level of education goes from illiteracy to a higher education.

The Portuguese Criminal Code foresees in the articles 291º and 292º a punishment applicable to the crimes of dangerous driving of road vehicles, driving under the influence of alcohol or under the influence of narcotics.

The Legal System increases the minimum and the maximum at one third of the sentence whenever the crimes described above are practiced by professional drivers in the course of their activity (as drivers of public vehicles).

Notice that when people die in traffic accidents, the offender might even be sentenced for the crime of negligent homicide in which the sentence can go up to 5 years.

RÉSUMÉ

Les accidents de la circulation routière sont un fléau de l'actualité qui causent la mort à des dizaines di personnes et des gravement blessés tous les années.

Ils sont plusieurs les causes qui mènent les accidents de circulation, comme l'alcool au volant, des substances stupéfiants (par exemple: haschisch, héroïne, LSD et d'autres), vitesse à l'infini et manœuvres dangereuses.

L'objectif de cette thèse c'est définir une norme pour les délinquants, depuis que leurs âges allant entre les 18 et les 80 années, qui proviennent de tous les extraits sociaux et leur niveaux d'éducation varient de l'analphabétisme aux études supérieurs.

Le Code Pénal Portugais prévu dans ses articles 291º et 292º la sanction applicable aux crimes de conduite dangereuse des véhicules routières, et la conduite de ces mêmes véhicules en état d'ivresse ou sous l'influence dès stupéfiants et dès substances psychotropes.

L'ordre juridique augment le limite minimum et maximum en un tiers de la sanction oú les crimes au-dessus soient pratiqués par conducteurs professionnels dans l'exercice de son activité (example: les conducteurs des transports en commun).

Il y a encore une exception dans les cas oú l'accident de la route mènent des décédés, l'auteur du délit peut etrê condamné par le crime d'homicide par negligence, oú l'emprisonnement peut aller jusqu'à 5 ans.

AGRADECIMENTOS

Na elaboração de um trabalho desta envergadura é necessário existir uma infra-estrutura bem cimentada, que permita ao mestrando conseguir dedicar toda a sua disponibilidade ao projecto, privando muitas vezes os seus entes queridos da sua companhia.

Em primeiro lugar agradeço à Senhora Professora Maria José Carneiro de Sousa Pinto da Costa, por ter sido uma fonte de inspiração e de orientação durante todo o processo de desenvolvimento da tese.

Ao Senhor Professor José Eduardo Pinto da Costa, pois foi através do Curso Livre em Medicina Legal ministrado na Universidade Independente em Lisboa, que nasceu em mim o gosto pelas Ciências Médico Legais e a vontade de me especializar nesta área.

À minha família pelo incentivo e apoio em todas as fases do processo e pela compreensão nos momentos em que não me foi possível dedicar-lhes todo o carinho e atenção que merecem. Dedico em especial aos meus pais e marido por sempre terem acreditado em mim e me terem auxiliado nos momentos de desânimo.

Um muito obrigada à Mestre Anabela Pinto da Silva, minha querida amiga, sempre disponível para me esclarecer todas as dúvidas para me apoiar em todas as minhas dificuldades e pela sua inestimável amizade.

À Doutora Mónica Oliveira pela ajuda redacção das traduções dos textos para inglês e Francês, no apoio em todas as dúvidas apresentadas a quando do estudo de documentos redigidos em inglês e acima de tudo pela sua amizade.

Aos Doutores João Messias Coelho e Rita Belo Medinas, meus estimados amigos e colegas pois sem eles não teria sido possível conciliar a advocacia com a tese de mestrado.

Agradeço à Senhora Doutora Juiz de Paz Maria da Conceição Seixas, pela paciência e amizade nos momentos mais difíceis deste trabalho e por ter considerado sempre que seria capaz de realizar um bom trabalho.

Por último um muito obrigada a todos os que me auxiliaram e tornaram possível este trabalho.

ÍNDICE GERAL

CAPÍTULO I 1
1 INTRODUÇÃO 2
1.1 OBJECTIVO DO ESTUDO 3
1.2 MOTIVAÇÃO PARA O ESTUDO 3
1.3 METODOLOGIA UTILIZADA 4
1.4 ESTRUTURA DO DOCUMENTO 5
CAPÍTULO II 6
2 CONCEITOS 7
2.1 TIPOS DE ACIDENTES 7
2.1.1 TIPO DE PASSAGEIRO 8
2.1.2 HABILITAÇÃO LEGAL PARA CONDUZIR 8
2.1.3 DEFINIÇÃO DOS INTERVENIENTES 9
2.1.4 CLASSIFICAÇÃO DOS FERIDOS / LESÕES 9
2.1.5 CIRCUNSTÂNCIAS PSÍQUICAS E FÍSICAS 9
2.1.6 EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA UTILIZADOS 10
2.2 CAUSAS DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA 10
2.2.1 EFEITOS DO ÁLCOOL NA CONDUÇÃO 11
2.2.2 EXCESSO DE VELOCIDADE 12
2.3 OS NÚMEROS DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA 12
2.3.1 DADOS MUNDIAIS 13
2.3.2 DADOS DE PORTUGAL 15
2.4 COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NA UNIÃO EUROPEIA 22
2.5 COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM PORTUGAL 24
2.6 PLANO NACIONAL DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA 27

2.7 O PAPEL DO CONDUTOR 28

CAPÍTULO III 29

3 DIREITO RODOVIÁRIO 30

3.1 INTRODUÇÃO AO DIREITO RODOVIÁRIO 30

3.2 RAMOS DO DIREITO RODOVIÁRIO 31

3.3 DIREITO PENAL RODOVIÁRIO 32

3.3.1 CONCEITOS BÁSICOS 32

3.3.2 DOS CRIMES RODOVIÁRIOS 33

3.4 PRINCÍPIOS GERAIS DO DIREITO RODOVIÁRIO 33

3.5 DAS NORMAS DO DIREITO PENAL RODOVIÁRIO 34

3.6 CRONOLOGIA DO CÓDIGO DA ESTRADA E DO CÓDIGO PENAL 36

3.6.1 EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO ESTRADAL E PENAL 37

3.7 JURISPRUDÊNCIA 39

3.7.1 ACÓRDÃO PROFERIDO NA VIGÊNCIA DO ARTIGO 59º DO CÓDIGO DA ESTRADA DE 1954 39

3.7.2 ACÓRDÃO PROFERIDO NA VIGÊNCIA PLENA DO ARTIGO 136º DO CÓDIGO PENAL DE 1982 40

3.7.3 ACÓRDÃO PROFERIDO NA VIGÊNCIA PLENA DO ARTIGO 137º DO CÓDIGO PENAL DE 1995 41

CAPÍTULO IV 43

4 HOMICÍDAS NOS ACIDENTES DE VIAÇÃO 44

4.1 BREVES NOTAS 44

4.2 DESENVOLVIMENTO DO ESTUDO 46

4.2.1 ANÁLISE E CONSULTA DE JURISPRUDÊNCIA 46

4.2.2 CONSULTA DE PROCESSOS E ENTREVISTAS AOS RECLUSOS 47

4.3 DADOS RECOLHIDOS 49

4.4 ANÁLISE DOS DADOS RECOLHIDOS..... 53
4.4.1 ANÁLISE DOS GRÁFICOS..... 53
4.4.2 ANÁLISE DOS PROCESSOS DOS RECLUSOS..... 55
CAPÍTULO V..... 57
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 61
ANEXOS..... 69

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro n.º 1 – Evolução da Segurança Rodoviária a Nível Mundial 13
Quadro n.º 2 – Acidentes e vítimas: 1989/2008 15
Quadro n.º 3 – Evolução do número de vítimas mortais entre 1998/2008 em Portugal 16
Quadro n.º 4 – Acidentes e vitimas segundo a natureza do acidente 18
Quadro n.º 5 – Vítimas segundo a categoria de utentes 18
Quadro n.º 6 – Condutores vítimas segundo a utilização de sistemas de segurança 19
Quadro n.º 7 – Passageiros vítimas segundo a utilização de sistemas de segurança 19
Quadro n.º 8 – Condutores vitimas mortais segundo a faixa etária 19
Quadro n.º 9 – Condutores vitimas mortais segundo o título de condução 20
Quadro n.º 10 – Condutores segundo a antiguidade do seu título de condução 20
Quadro n.º 11 – Controle de álcool 25
Quadro n.º 12 – Controle de substâncias psicotrópicas 25
Quadro n.º 13 – Controle de velocidade 26
Quadro n.º 14 – Condutores autuados e detidos na sequência de operações de fiscalização 26
Quadro n.º 15 – Causas de detenção 26
Quadro n.º 16 – Inquéritos Judiciais iniciados em 2008 45

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico n.º 1 – Mortes na Estrada comparação nos anos de 2007 e 2008 a nível mundial..... 14
Gráfico n.º 2 – Evolução das vítimas mortais e medidas de segurança rodoviária..... 16
Gráfico n.º 3 – Acidentes com vítimas (2008) 17
Gráfico n.º 4 – Condutores mortos em 2008 segundo as acções/manobras.... 21
Gráfico n.º 5 – Condutores mortos em 2008 21
Gráfico n.º 6 – Sexo dos homicidas 49
Gráfico n.º 7 – Profissão..... 49
Gráfico n.º 8 – Antecedentes Criminais..... 50
Gráfico n.º 9 – Tipo de Crime..... 51
Gráfico n.º 10 – Penas Aplicadas..... 52
Gráfico n.º 11 – Condução sob o Efeito do Álcool..... 52
Gráfico n.º 12 – Habilitação Legal para Conduzir..... 53

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura n.º 1 – Campanha de Prevenção Rodoviária..... 24

ABREVIATURAS

Al. – Alínea

Art. – Artigo

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

BT – Brigada de Trânsito

CARE – Community database on accidents on the road in Europe

C.C. – Código Civil

CE – Código da Estrada

CEST – Conselho Europeu de Segurança nos Transportes

CP – Código Penal

DGSI – Base de Dados Jurídico-Documentais do Ministério da Justiça

D.L. – Decreto-Lei

ERSO – European Road Safety Observatory

GNR – Guarda Nacional Republicana

I.N.E. – Instituto Nacional de Estatística

IRTAD- International Road Traffic and Accident Database

L – Lei

n.º - número

N.º - Número

OCDE – Organização para a Cooperação Económica e Desenvolvimento

OMS – Organização Mundial de Saúde

Pag. – Página

PNPR – Plano Nacional de Prevenção Rodoviária

PSP – Policia de Segurança Pública

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TAS – Taxa de álcool no sangue

EU – União Europeia

CAPÍTULO I
INTRODUÇÃO

1 INTRODUÇÃO

Todos os dias somos confrontados com notícias de acidentes de viação, dos quais resultam inúmeras mortes a lamentar. É do conhecimento geral as campanhas de segurança rodoviária lançadas pelas entidades competentes junto dos órgãos de comunicação social, visando a redução da sinistralidade automóvel, sem que daí resulte uma diminuição significativa da mesma. As operações das entidades policiais que ocorrem por norma nas épocas festivas e nas férias de Verão registam milhares de acidentes dos quais resultam centenas de vítimas mortais.

Esta realidade é comum tanto na União europeia como em outros países a nível mundial, contabilizando-se milhões de mortes anuais decorrentes de acidentes de viação, tendo sido criadas um pouco por todo o mundo Associações e Grupos de estudo que analisam as causas dos acidentes de viação, o número de vítimas, visando alcançar soluções que travem este flagelo.

Os factores que originam os acidentes de viação são amplamente discutidos e de conhecimento público (condução sob o efeito do álcool, o excesso de velocidade, a fadiga dos condutores, a condução sem habilitação legal, entre outros…).

Contudo existem duas questões pertinentes para além das supra indicadas, que devem ser colocadas, afim de combater efectivamente e de forma eficaz a criminalidade estradal:

- Qual é o perfil dos condutores envolvidos em acidentes de viação dos quais resultam vitimas mortais?
- Quais as consequências legais para estes condutores?

São estas questões que este estudo se propõem responder, dando uma outra perspectiva da sinistralidade automóvel, uma vez que versa sobre os indivíduos que desencadeiam os sinistros, e não sobre as causas dos mesmos.

1.1 OBJECTIVO DO ESTUDO

Este estudo tem como objectivo compreender e traçar o perfil dos homicidas nos acidentes de viação, através da análise dos dados da sinistralidade rodoviária do nosso país.

1.2 MOTIVAÇÃO PARA O ESTUDO

A escolha deste tema prendeu-se com os seguintes factores:

- *Interesse da Tese:* Atendendo a que a sinistralidade rodoviária atravessa várias áreas da sociedade e é uma realidade que afecta vários países a nível mundial, é importante estabelecer parâmetros que permitam combater o número de mortos e feridos que ocorrem a nível internacional. Esse combate só será possível e eficaz se forem realizados estudos que permitam compreender melhor as suas causas e acima de tudo, compreender quais as características comuns a todos os condutores que estiveram na origem de acidentes que provocaram vítimas. Sabendo qual a génese do problema será possível debelá-lo através da prevenção e de uma maior preparação dos futuros condutores, por forma a averiguar se os mesmos estão aptos ou não a conduzir veículos automóveis. No que se refere à medicina - legal este estudo é importante uma vez que reflecte os denominadores comuns aos homicidas em acidentes de viação.

- *Realização profissional e pessoal:* Enquanto licenciada em Direito e pós-graduada em Ciências Médico-Legais, existe um grande apreço pelas áreas do Direito Penal e da Psicologia Criminal, despertando, assim, a vontade de desenvolver um trabalho que abrangesse as referidas áreas, por forma a compreender o fenómeno da sinistralidade rodoviária. Este estudo centra-se essencialmente no estudo dos delinquentes estradais.

- *A actualidade do tema:* A sinistralidade rodoviária é uma constante diária em todos os órgãos de comunicação social, quer pelo número de acidentes graves que ocorrem diariamente, quer pelo número arrepiante de vidas humanas ceifadas nos mesmos. As campanhas de prevenção e de fiscalização dos condutores levadas a cabo pelas entidades competentes, revelam que, em grande parte dos acidentes de viação dos quais resultam vítimas mortais ou feridos graves, os condutores violam de forma sistemáticas as normas legais, seja, por consumo excessivo de bebidas alcoólicas ou de estupefacientes, ou por desrespeito das regras de trânsito. Assim, é importante traçar o perfil dos homicidas nos acidentes de viação, por forma a desenvolver medidas mais eficazes no combate à sinistralidade rodoviária.

1.3 METODOLOGIA UTILIZADA

Este estudo foi desenvolvido através de uma abordagem mista, isto é, quantitativa e qualitativa.

Através da análise dos seguintes elementos:

- Dados da sinistralidade rodoviária a nível europeu e sua evolução;
- Pesquisa da sucessão legislativa do Direito Rodoviário e do Direito Rodoviário Penal;
- Análise de Sentenças e Acórdãos proferidos pelos Tribunais Portugueses;
- Consulta dos processos dos reclusos;
- Inquérito realizado aos homicidas.

1.4 ESTRUTURA DO DOCUMENTO

O presente estudo tem a seguinte estrutura:

No **capítulo I**, é feita a introdução ao tema, expondo a pertinência do tema, o seu objectivo, respectiva motivação e metodologia.

O **capítulo II** versa sobre a evolução da sinistralidade rodoviária, através da análise das políticas de segurança rodoviária implementadas, de figuras, quadros e gráficos que espelham a realidade nacional e europeia.

No **capítulo III**, ao longo dos sete subcapítulos que o compõem, são abordados os princípios gerais do Direito Rodoviário e do Direito Penal Rodoviário, é analisada a evolução legislativa, terminando com a apresentação de alguns exemplos de decisões judiciais proferidas na vigência de cada uma das leis.

O **capítulo IV**, refere-se ao material e métodos, subdividindo-se em quatro subcapítulos, o primeiro aborda o número de inquéritos abertos nos últimos anos na sequência de homicídios negligentes decorrentes de acidentes de viação. O segundo versa sobre as sentenças e acórdãos proferidos sobre esta matéria. No terceiro subcapítulo são analisados os dados resultantes da consulta dos processos dos reclusos e os inquéritos realizados aos mesmos, e por último no quarto subcapítulo são discutidos os resultados obtidos.

No **capítulo V** são apresentadas as conclusões retiradas deste estudo.

CAPÍTULO II
SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

2 CONCEITOS

O problema da sinistralidade rodoviária não se reduz a um problema individual, vai além do indivíduo, trata-se de uma questão social e cultural, de acordo com informações da OMS[1], morrem anualmente 1,2 milhões de pessoas nas estradas mundiais, e mais de 50 milhões ficam feridas.

Se os países não se empenharem em campanhas de prevenção rodoviária, prevê-se quem em 2020 a morte de indivíduos em acidentes de viação seja a terceira causa de morte a nível mundial.

Para compreender esta temática é necessário ter presentes alguns conceitos base[2] da sinistralidade rodoviária.

2.1 TIPOS DE ACIDENTES

Acidente – "*fenómeno que ocorre ou tem origem numa via ou estrada aberta à circulação rodoviária pública, do qual resulta uma ou mais vítimas mortais ou com ferimentos e no qual pelo menos um veículo está envolvido. Estes acidentes incluem colisões entre veículos, veículos e peões, veículos e animais ou veículos e obstáculos fixos. Incluem ainda situações de acidente no qual apenas um veículo esteja envolvido não havendo o envolvimento de mais nenhum utilizador da via*."[3]

Pessoa morta em 30 dias - Refere-se a todas as pessoas que morrem no espaço de 30 dias em consequência de um acidente de viação do qual foram vítimas, uma vez que, nem todos os países possuem meios para apurar essas mortes, foi criada uma tabela de correcção do coeficiente, que é aplicada a valores absolutos de pessoas mortas em acidentes de viação, por forma a

[1] Organização Mundial de Saúde
[2] Dados constantes no Glossário da Base de dados europeia sobre acidentes de viação CARE
[3] Definição constante do IRTAD, 1998, pag. 13.

que as estatísticas a nível de mortes em acidentes de viação se aproximem mais da realidade. Em Portugal a formula aplicada é K^4 *(30) = K*1.14*

Acidente Fatal – Acidente onde existe pelo menos um morto, não tem em conta a severidade das lesões sofridas pelos outros intervenientes.

Acidente com feridos – Ocorrência onde existe pelo menos uma pessoa ferida entre os intervenientes, independentemente da gravidade das lesões.

Acidente com feridos graves – Acidente onde resulte pelo menos um ferido grave, e não ocorram mortes.

Acidente com feridos ligeiros - Evento onde pelo menos um dos intervenientes sofreu ferimentos ligeiros.

Desconhecido – Acidente de viação onde não foram reportados ferimentos por parte dos envolvidos.

2.1.1 TIPO DE PASSAGEIRO

Passageiro da frente – Pessoa que circula no lugar da frente do veículo no momento do acidente, ao lado do condutor, dependendo do tipo de veículo pode ser mais de uma pessoa.

Passageiro de trás – Pessoa que viaja no banco traseiro do veículo no momento do acidente.

2.1.2 HABILITAÇÃO LEGAL PARA CONDUZIR

Carta de condução – Documento obrigatório que habilita o condutor a conduzir o veículo.

[4] O K corresponde ao número de pessoas mortas

2.1.3 DEFINIÇÃO DOS INTERVENIENTES

Peão – Interveniente que circula a pé na via, esteja a atravessar, a caminhar ou parado ao lado da mesma.

Condutor – Pessoa que conduz um veículo motorizado ou de pedais.

Passageiro – Pessoa que circula no veículo para além do condutor, inclui as pessoas que no momento do acidente se encontram a entrar ou a sair do veículo.

2.1.4 CLASSIFICAÇÃO DOS FERIDOS / LESÕES

Ferido ligeiro – Pessoa que sofre lesões ligeiras não necessitando de hospitalização ou de tratamento médico.

Morto – Pessoa que morre em consequência de um acidente de viação no período de 30 dias.

Ferido grave – Pessoa que sofre lesões graves no acidente e necessita de pelo menos 24 horas de hospitalização.

Ferido – Pessoa que sofre lesões durante o acidente e necessita de tratamento médico ou de hospitalização.

2.1.5 CIRCUNSTÂNCIAS PSÍQUICAS E FÍSICAS

Drogas ou medicamentos – Condutor que se encontra sobre o efeito de (legais ou ilegais) drogas ou medicamentos, tendo sido esse facto que originou o acidente.

Álcool – Pessoa que conduz após a ingestão de bebidas alcoólicas, e apresenta uma taxa de alcoolemia superior ao máximo legal.

Fadiga – Pessoa que conduz encontrando-se numa situação de cansaço extremo sendo essa a causa do acidente.

Doença súbita – Condutor que sofre de uma doença súbita (por exemplo: Ataque cardíaco.)

2.1.6 EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA UTILIZADOS

Capacete de protecção – Equipamento de protecção utilizado pelos motociclistas e pelos ciclistas, na qualificação do acidente tem se em atenção se este era ou não utilizado pelos intervenientes.

Cinto de segurança - Mecanismo de retenção existente nos veículos motorizados de utilização obrigatória por parte do condutor e dos passageiros do mesmo. Na qualificação do acidente tem se em atenção se este era ou não utilizado pelos intervenientes.

2.2 CAUSAS DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

"*Um acidente de viação é usualmente um acontecimento complexo, para o qual poderão contribuir vários elementos em maior ou menor proporção*"[5]Sic

O factor humano é o que mais influencia as condições de segurança nas estradas, pois os condutores na sua grande maioria são dotados de uma característica denominada por *primus inter pares*, que se traduz no facto destes considerarem possuir competências e aptidões muito superiores aos demais.

Ouvem-se relatos de acidentes diariamente, contudo os condutores consideram sempre que a causa de tantos acidentes e de tantas mortes na estrada se encontra nos outros e não em si.

A importância dada ao veículo automóvel na actualidade tem como contrapartida o desleixo no cumprimento das regras estradais, os condutores consideram-se sempre exímios e encontram justificativas para o elevado

[5] Francisco Marques Vieira, " *Direito Penal Rodoviário – Os Crimes dos Condutores*" , p.21

número de acidentes, na má sinalização, nas deficiências das vias, que apesar de serem causas reais, são menos preponderante na sinistralidade rodoviária.

O delinquente estradal, na sua vida quotidiana adopta um comportamento cumpridor, excepto no que se refere às regras da estrada, as quais trata como sendo de somenos importância.

As principais causas dos acidentes de viação, segundo o Conselho Europeu de Segurança nos Transportes (CEST) encontram-se determinadas e prendem-se na sua maioria com a velocidade excessiva e inadequada que está na origem de cerca de um terço dos acidentes graves com vítimas mortais. A condução sob o efeito do álcool, de drogas e a fadiga, são também factores que levam a milhares de mortes nas estradas europeias anualmente. Não podemos esquecer ainda que a utilização dos cintos de segurança e dos capacetes de protecção evitariam inúmeras mortes que ocorrem nas estradas. A realidade é de tal forma preocupante que a Organização Mundial de Saúde (OMS) no relatório que apresentou em 2004 aconselha todos os países a tratarem o fenómeno da sinistralidade rodoviária como um problema de saúde pública.

2.2.1 EFEITOS DO ÁLCOOL NA CONDUÇÃO

A acção do álcool no sistema nervoso origina efeitos que prejudicam o exercício da condução, nomeadamente:

- Estado de euforia, sensação de bem-estar, que tendencialmente levam o consumidor a sobrevalorizar as suas capacidades;
- Perda de atenção e de concentração;
- Perturbação da capacidade visual, redução do campo de visão, ficando o condutor incapacitado de avaliar correctamente as distâncias e as velocidades;
- Aumento do tempo de reacção;
- Diminuição da resistência à fadiga;

De acordo com estudos realizados, o risco de envolvimento num acidente mortal, após a ingestão de bebidas alcoólicas aumenta de forma muito rápida, conforme a concentração de álcool no sangue se torne mais elevada, senão vejamos:

- 0,50 g/l – O risco aumenta 2 vezes[6]
- 0,80 g/l – o risco aumenta 4 vezes
- 0,90 g/l – o risco aumenta 5 vezes
- 1,20 g/l – o risco aumenta 16 vezes

2.2.2 EXCESSO DE VELOCIDADE

Os condutores por vezes adoptam comportamento na estrada que aliados à velocidade excessiva dão origem a acidentes graves, são eles:[7]

- Condução com uma velocidade acima dos 50 km/h dentro das localidades;
- Condução com uma velocidade superior a 120 km/h nas auto-estradas;
- Passagem de sinais amarelos e vermelhos;
- Conduzir enquanto falam ao telemóvel;
- O desrespeito pelas distâncias de segurança;
- Condutores e passageiros que não utilizam os meios de retenção (cintos de segurança, cadeirinhas de bebé).

2.3 OS NÚMEROS DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

Neste subcapítulo são apresentados alguns quadros e gráficos que demonstram os números da sinistralidade rodoviária a nível mundial com especial atenção para os dados que versam sobre a União Europeia e Portugal.

[6] Informação recolhida no site do Portal do Cidadão - Conselhos da ANSR e condução
[7] Informação retirada do site da Seguradora AXA.

2.3.1 DADOS MUNDIAIS

Quadro n.º 1 – Evolução da Segurança Rodoviária a Nível Mundial

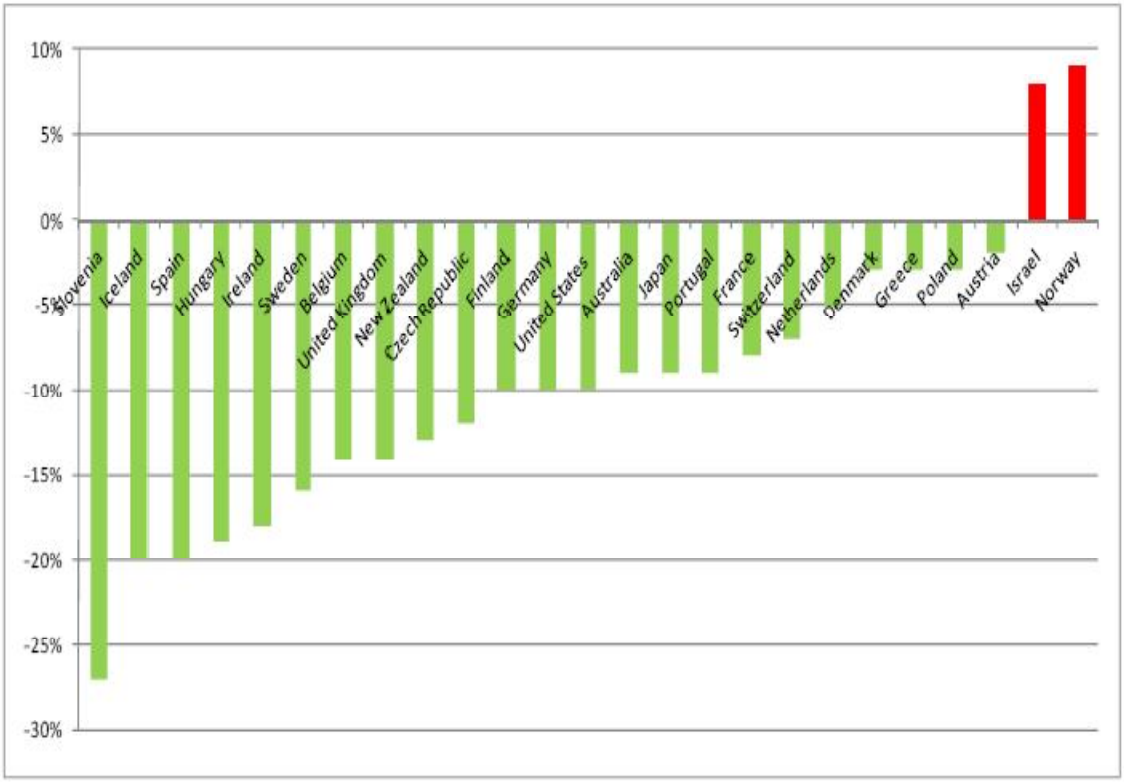
Road Fatalities [1]							
Recent data				Long-term trends – Average annual variation			
Country	2008	2007	Evolution 2008-2007	2000-2008 [5]	1990-2000	1980-1990	1970-1980
Australia	1,466	1,603	-8.5%	-2.6%	-2.5%	-3.3%	-1.5%
Austria	679	691	1.7%	4.4%	4.6%	2.5%	2.5%
Belgium[3]	922	1,067	-13.6%	-5.7%	-2.9%	-1.9%	-2.4%
Canada[2]	-	2,754		-0.9%	-3.0%	-3.2%	0.7%
Czech Republic	1,076	1,222	-11.9%	-4.0%	1.4%	0.2%	-4.4%
Denmark[3]	392	406	-3.4%	-2.9%	-2.4%	-0.8%	-5.4%
Finland	344	380	-9.5%	-1.7%	-4.8%	1.7%	-6.3%
France	4,275	4,620	-7.5%	-7.6%	-3.2%	-1.8%	-2.0%
Germany	4,477	4,949	-9.5%	-6.3%	-3.8%	-3.0%	-3.6%
Greece[3]	1,559	1,612	-3.0%	-3.3%	-0.1%	3.6%	2.8%
Hungary	996	1,232	-19.2%	-2.3%	-6.8%	4.1%	0.0%
Iceland	12	15	-20.0%	-11.5%	2.9%	-0.4%	2.3%
Ireland	279	338	-17.5%	-4.8%	-1.4%	-1.6%	0.4%
Israel	412	382	7.9%	-1.6%	0.8%	-0.2%	-2.0%
Italy	-	5,131		-4.5%	-0.1%	-2.5%	-1.8%
Japan	6,023	6,639	-9.3%	-6.6%	-3.3%	2.5%	-6.3%
Korea	-	6,166		-7.0%	-3.2%	8.2%	6.2%
Luxembourg	-	43		-7.8%	0.7%	-3.2%	-2.9%
Netherlands	677	709	-4.5%	-5.7%	-2.4%	-3.7%	-4.6%
New Zealand	366	421	13.1%	2.9%	4.5%	2.0%	0.9%
Norway	255	233	9.4%	-3.6%	0.3%	-0.9%	-4.3%
Poland	5,437	5,583	-2.6%	-1.8%	-1.5%	2.0%	5.7%
Portugal[3][4]	776	854	-9.1%	-8.8%	-3.5%	0.3%	4.8%
Slovenia	214	293	-27.0%	-4.7%	-4.9%	-0.8%	-1.0%
Spain	3,102	3,823	-18.9%	-7.5%	-4.4%	3.3%	1.8%
Sweden	397	471	-15.7%	-4.9%	-2.6%	-0.9%	-0.3%
Switzerland[3]	357	384	-7.0%	-6.1%	-4.4%	-2.6%	-3.0%
United Kingdom	2645	3059	-13.5%	-3.7%	-4.0%	-1.3%	-2.3%
United States	37,261	41,259	-9.7%	-1.5%	-0.6%	-1.3%	0.3%

Source: IRTAD, see www.irtad.net

1. Police-recorded fatalities. Death within 30 days unless otherwise indicated.
2. Provisional data for 2007.
3. Provisional data for 2008.
4. Death within 24 hours for 2007 and 2008.
5. Variation 2000-2007 for Canada, Italy, Korea, Luxembourg and Portugal.

Como se observa neste quadro, em Portugal na última década o número de mortes decorrentes de viação tem vindo a diminuir, encontrando-se em 13º terceiro lugar neste quadro.

Gráfico n.º 1 – Mortes na Estrada comparação nos anos de 2007 e 2008 a nível mundial[8]



A redução do número de mortes resultantes de acidentes de viação em Portugal, fazendo a comparação entres os anos de 2007 e 2008, teve uma descida na ordem dos 8%.

[8] Quadro e gráfico retirados do Road Safety IMproved in 2008 – Press Release, in 22 July 2009, elaborado pela IRTAD.

2.3.2 DADOS DE PORTUGAL[9]

Quadro n.º 2 – Acidentes e vítimas: 1989/2008

	Acidentes com vítimas		Acidentes com mortos e/ou f. graves		Acidentes com mortos		Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de feridos		Índice de Grav
		%*		%*		%*		%*		%*		%*		%*	
1989	43499	-	11600	-	2101	-	2375	-	12414	-	49105	-	61519	-	5,5
1990	45110	3,7	11331	-2,3	2078	-1,1	2321	-2,3	12165	-2,0	51164	4,2	63329	2,7	5,1
1991	48953	8,5	11602	2,4	2225	7,1	2475	6,6	12548	3,1	56987	11,4	69535	9,7	5,1
1992	50851	3,9	11603	0,0	2131	-4,2	2372	-4,2	12475	-0,6	58511	2,7	70986	1,9	4,7
1993	48645	-4,3	11096	-4,4	1870	-12,2	2077	-12,4	11830	-5,2	54880	-6,2	66710	-6,2	4,3
1994	45830	-5,8	9961	-10,2	1724	-7,8	1926	-7,3	10387	-12,2	51776	-5,7	62163	-6,8	4,2
1995	48339	5,5	10612	6,5	1856	7,7	2085	8,3	11229	8,1	54598	5,5	65827	6,0	4,3
1996	49265	1,9	10456	-1,5	1880	1,3	2100	0,7	10842	-3,4	55785	2,2	66627	1,2	4,3
1997	49417	0,3	9178	-12,2	1732	-7,9	1939	-7,7	9335	-13,9	57181	2,5	66516	-0,4	3,9
1998	49319	-0,2	8176	-10,9	1647	-4,9	1865	-3,8	8177	-12,4	58426	2,2	66603	0,0	3,8
1999	47966	-2,7	7652	-6,4	1582	-3,9	1750	-6,2	7697	-5,9	57630	-1,4	65327	-1,9	3,6
2000	44159	-7,9	6898	-9,9	1450	-8,3	1629	-6,9	6918	-10,1	53006	-8,0	59924	-8,3	3,7
2001	42521	-3,7	5814	-15,7	1316	-9,2	1466	-10,0	5797	-16,2	51247	-3,3	57044	-4,8	3,4
2002	42219	-0,7	4966	-14,6	1323	0,5	1469	0,2	4770	-17,7	51815	1,1	56585	-0,8	3,5
2003	41495	-1,7	4894	-1,4	1222	-7,6	1356	-7,7	4659	-2,3	50599	-2,3	55258	-2,3	3,3
2004	38930	-6,2	4314	-11,9	1024	-16,2	1135	-16,3	4190	-10,1	47819	-5,5	52009	-5,9	2,9
2005	37066	-4,8	4001	-7,3	988	-3,5	1094	-3,6	3762	-10,2	45487	-4,9	49249	-5,3	3,0
2006	35680	-3,7	3551	-11,2	786	-20,4	850	-22,3	3483	-7,4	43654	-4,0	47137	-4,3	2,4
2007	35311	-1,0	3224	-9,2	765	-2,7	854	0,5	3116	-10,5	43202	-1,0	46318	-1,7	2,4
2008	**33613**	**-4,8**	**2829**	**-12,3**	**721**	**-5,8**	**776**	**-9,1**	**2606**	**-16,4**	**41327**	**-4,3**	**43933**	**-5,1**	**2,3**

* Variação relativa ao ano anterior

Deste estudo que analisa os dados da sinistralidade rodoviária em Portugal nos últimos 20 anos, podemos retirar as seguintes conclusões:

- Em 1989 ocorreram 43499 acidentes de viação e em 2008 33613, observamos que ao longo das últimas duas décadas existiu um decréscimo do número de acidentes na ordem dos 10000/ano.

[9] Dados retirados do Relatório Anual de 2008 do Observatório de Segurança Rodoviária (ANSR)

- O número de vítimas mortais decorrentes de acidentes de viação em 1989 era de 2375/ano, enquanto no ano de 2008 ocorreram 721 mortes.

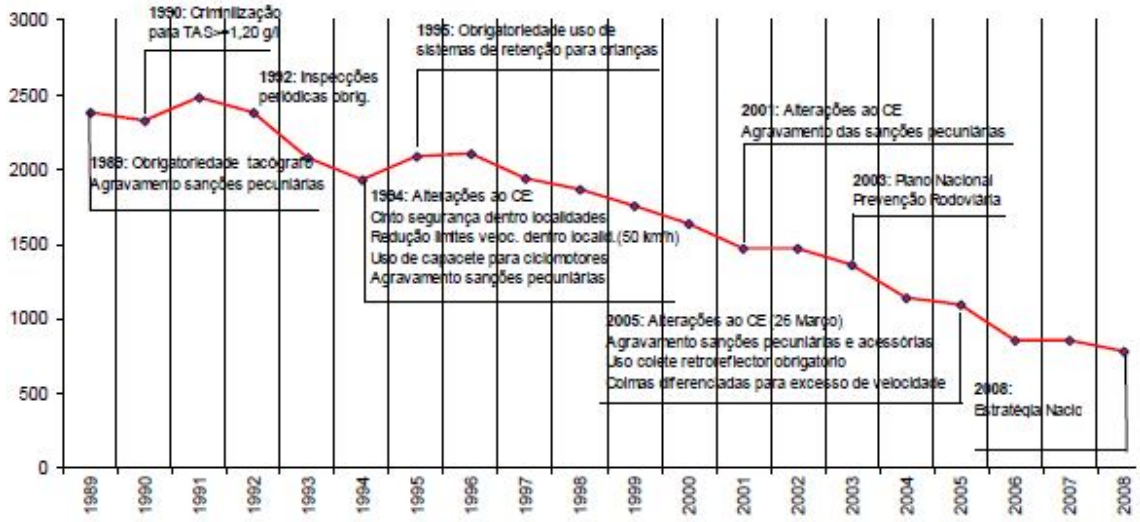
Quadro n.º 3 – Evolução do número de vítimas mortais entre 1998/2008 em Portugal

	Geral		Dentro das localidades		Peões		Utentes veículos duas rodas(1)	
	Vítimas mortais	Feridos graves	Vítimas mortais	Feridos graves	Vítimas mortais	Feridos graves	Vítimas mortais	Feridos graves
1998	1865	8177	762	5177	356	1711	488	2558
1999	1750	7697	759	4804	345	1537	444	2218
2000	1629	6918	634	4163	337	1365	383	1905
Média 98/00	**1748**	**7597**	**718**	**4715**	**346**	**1538**	**438**	**2227**
2001	1466	5797	632	3365	296	1098	362	1522
2002	1469	4770	613	2739	297	906	324	1141
2003	1356	4659	578	2734	246	902	325	1213
2004	1135	4190	488	2587	204	766	265	1092
2005	1094	3762	471	2280	188	714	258	985
2006	850	3483	393	2064	137	617	205	881
2007	854	3110	341	1790	137	619	189	800
2008	**776**	**2606**	**366**	**1619**	**136**	**529**	**164**	**634**

(1) Ciclomotores e motociclos

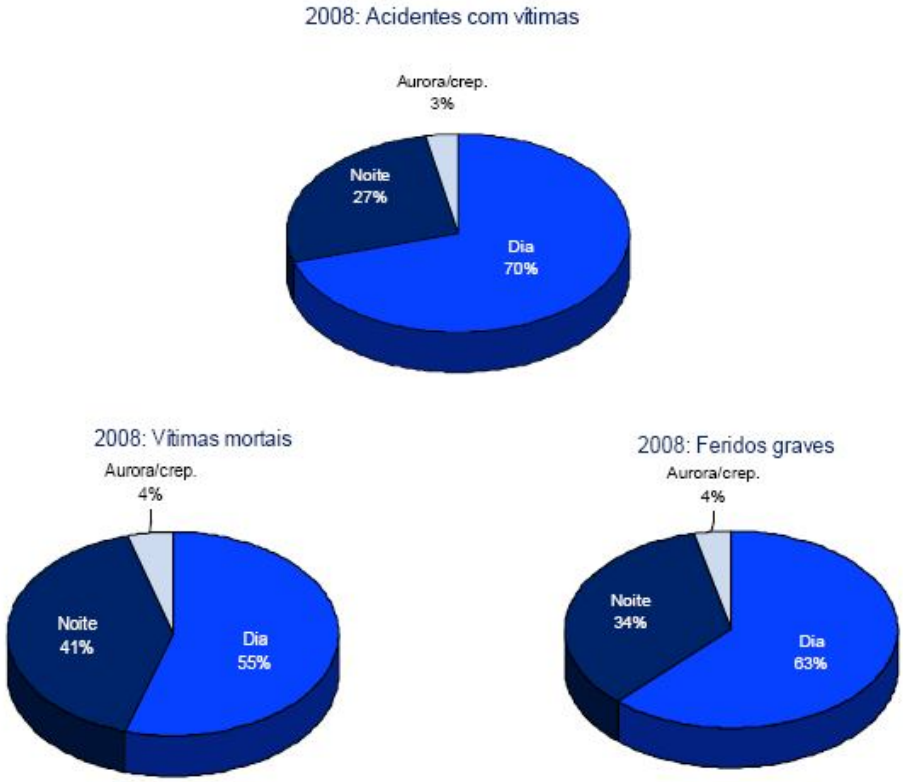
Através deste quadro verificamos que o número de mortes na estrada no ano de 1998 rondava os 1865, tendo em 2008 este número reduzido para 776.

Gráfico n.º 2 – Evolução das vítimas mortais e medidas de segurança rodoviária



Como se conclui através deste gráfico com o agravamento das medidas de segurança impostas, associadas à maior fiscalização levou a uma redução bastante acentuada do número de acidentes e consequentemente das vítimas.

Gráfico n.º 3 – Acidentes com vítimas (2008)



O maior número de acidentes de viação, conforme resulta dos gráficos supra ocorre durante o dia.

Quadro n.º 4 – Acidentes e vitimas segundo a natureza do acidente

	Acidentes c/ vítimas		Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de vítimas		Índice de gravidade	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Atropelamento	**5853**	**5412**	**135**	**127**	**613**	**513**	**5584**	**5179**	**6332**	**5819**	**2,3**	**2,3**
Atrop. com fuga	412	426	8	13	33	26	384	400	425	439	1,9	3,1
Atrop. de animais	64	61	0	1	7	2	62	67	69	70	0,0	1,6
Atrop. de peões	5377	4925	127	113	573	485	5138	4712	5838	5310	2,4	2,3
Colisão	**18521**	**17380**	**369**	**317**	**1504**	**1204**	**24799**	**23284**	**26672**	**24805**	**2,0**	**1,8**
Choque em cadeia	544	540	3	2	8	20	869	804	880	826	0,6	0,4
Colisão com fuga	350	351	4	4	22	15	402	402	428	421	1,1	1,1
Outras situações	1003	1089	18	22	63	69	1266	1378	1347	1469	1,8	2,0
Col. c/ veic./obst. na faixa rodagem	1303	1133	19	20	82	90	1664	1435	1765	1545	1,5	1,8
Colisão frontal	4035	3744	151	123	647	493	6092	5578	6890	6194	3,7	3,3
Colisão lateral	7484	6941	109	98	522	379	9535	8988	10166	9465	1,5	1,4
Colisão traseira	3792	3582	65	48	160	138	4971	4699	5196	4885	1,7	1,3
Despiste	**10937**	**10821**	**350**	**332**	**999**	**889**	**12819**	**12864**	**14168**	**14085**	**3,2**	**3,1**
C/ capotamento	2729	2595	115	120	266	250	3522	3263	3903	3633	4,2	4,6
C/ colisão c/ veic. imobil. / obstáculo	1565	1462	69	47	173	174	1806	1751	2048	1972	4,4	3,2
C/ transposição separador central	1050	1141	14	40	72	92	1215	1302	1301	1434	1,3	3,5
C/ fuga	70	81	3	0	6	8	86	101	95	109	4,3	0,0
C/ transp. disp. de retenção lateral	339	324	28	20	45	34	397	403	470	457	8,3	6,2
Simples	5184	5218	121	105	437	331	5793	6044	6351	6480	2,3	2,0
Total	**35311**	**33613**	**854**	**776**	**3116**	**2606**	**43202**	**41327**	**47172**	**44709**	**2,4**	**2,3**

Aqui constatamos que o maior número de vítimas mortais ocorre nas colisões e nos despistes.

Quadro n.º 5 – Vítimas segundo a categoria de utentes

	Vítimas mortais (M)		Feridos graves (FG)		Feridos leves		Total de vítimas (V)		M e FG por 100 vítimas em 2008	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	M/V	FG/V
Condutores	531	492	1772	1490	25044	24155	27347	26137	2	6
Passageiros	186	148	725	587	12588	12025	13499	12760	1	5
Peões	137	136	619	529	5570	5147	6326	5812	2	9
Total	**854**	**776**	**3116**	**2606**	**43202**	**41327**	**47172**	**44709**	**2**	**6**

As vitimas mortais decorrentes de acidentes de viação são na grande maioria os condutores.

Quadro n.º 6 – Condutores vítimas segundo a utilização de sistemas de segurança

	Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de vítimas	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Com capacete/cinto segurança	398	374	1547	1293	22987	22435	24932	24102
Sem capacete/cinto segurança	54	51	65	56	197	201	316	308
Isentos	79	65	156	137	1825	1430	2060	1632
Não definidos	0	2	4	4	35	89	39	95
Total	**531**	**492**	**1772**	**1490**	**25044**	**24155**	**27347**	**26137**

Quadro n.º 7 – Passageiros vítimas segundo a utilização de sistemas de segurança

	Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de vítimas	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Com capacete/cinto segurança	121	110	546	464	9825	9773	10492	10347
Com sistema retenção criança	1	7	25	32	1078	1106	1104	1145
Sem capacete/cinto segurança	62	29	149	76	1581	987	1792	1092
Sem sistema retenção criança	2	2	5	11	99	113	106	126
Total[1]	**186**	**148**	**725**	**587**	**12588**	**12025**	**13499**	**12760**

[1] Inclui não definidos

Quadro n.º 8 – Condutores vitimas mortais segundo a faixa etária

	Feminino		Masculino		Total[1]	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Vítimas mortais	**40**	**55**	**487**	**435**	**531**	**492**
<=14	0	0	3	0	3	0
15-19	1	0	21	14	22	14
20-24	4	8	67	45	72	53
25-29	3	6	60	57	63	63
30-34	5	0	55	49	60	50
35-39	5	5	46	51	51	56
40-44	4	4	32	31	37	35
45-49	7	4	29	31	36	35
50-54	4	8	40	33	44	41
55-59	2	2	26	30	29	32
60-64	3	3	24	22	27	25
65-69	2	3	28	22	30	25
70-74	1	2	21	19	22	21
>=75	1	2	34	31	35	33
Não def.	0	0	0	0	0	1

Resulta deste quadro que morrem nas estradas portuguesas mais homens do que mulheres, e que as faixas etárias onde ocorrem mais óbitos são as que vão dos 20 aos 40 anos de idade.

Quadro n.º 9 – Condutores vitimas mortais segundo o título de condução

	Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total condutores vítimas		Total condutores intervenientes	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Adequada ao veículo	440	402	1433	1196	22500	21942	24373	23540	52023	49532
Não adequada	11	12	36	30	311	264	358	306	684	619
Em instrução/exame	1	1	1	0	19	13	21	14	26	19
Caducada/suspensa	3	5	5	9	86	44	94	58	121	70
Sem licença/carta	43	34	199	155	868	721	1110	910	1371	1122
Não necessária	31	36	96	98	1225	1123	1352	1257	1411	1329
Não definido	2	2	2	2	35	48	39	52	1155	1104
Total	**531**	**492**	**1772**	**1490**	**25044**	**24155**	**27347**	**26137**	**56791**	**53803**

A maior incidência de vítimas mortais recai sobre os condutores encartados e que possuem habilitação legal para conduzir.

Quadro n.º 10 – Condutores segundo a antiguidade do seu título de condução

	Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total condutores vítimas		Total condutores intervenientes	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
< 1 ano	11	13	69	47	932	905	1012	965	1852	1721
1 a 5 anos	108	84	387	306	5874	5406	6369	5796	12652	11333
6 a 10 anos	89	75	315	249	4975	4714	5379	5038	10533	9729
11 a 20 anos	114	115	378	316	6039	6120	6531	6551	14595	14338
>= 20 anos	123	120	306	288	4914	4949	5343	5357	12788	12696
Não definido	11	14	21	32	197	192	229	238	1560	1486
Total[1]	**456**	**421**	**1476**	**1238**	**22931**	**22286**	**24863**	**23945**	**53980**	**51303**

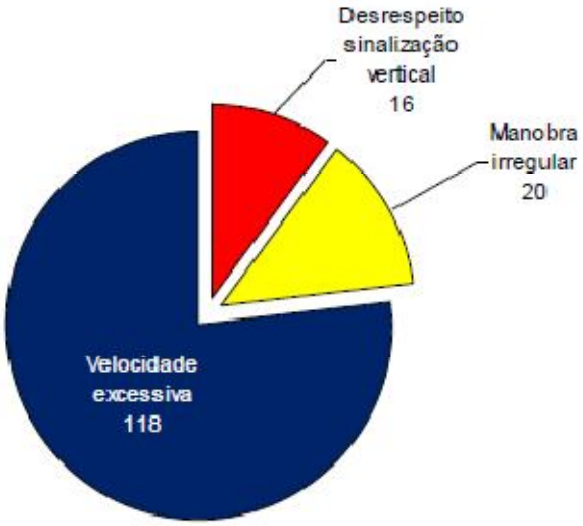
[1] Não inclui condutores sem licença/carta, em instrução/exame ou licença/carta não necessária

Resulta deste quadro que os condutores mais experientes, isto é, os que possuem título de condução válido com mais de 10 anos, são os que mais morrem nas estradas.

Gráfico n.º 4 – Condutores mortos em 2008 segundo as acções/manobras



Gráfico n.º 5 – Condutores mortos em 2008



2.4 COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NA UNIÃO EUROPEIA

Apesar dos números da sinistralidade rodoviária terem vindo a diminuir na última década estes encontram-se muito longe dos valores ideais que se pretendem alcançar. A realidade europeia como se constata através dos gráficos e quadros supra apresentados é preocupante e foi nesse sentido que em 1998 a OCDE estabeleceu, através de um programa de investigação sobre a sinistralidade rodoviária a *International Road Traffic and Accident Database* (IRTAD) onde se disponibiliza a todos os estados membros da União Europeia uma base de dados onde se recolhem elementos continuamente, sobre os acidentes de viação e vítimas.

Em 2006 o centro de investigação assume o estatuto de grupo de trabalho da OCDE/CEMT passando a ter a seguinte designação "*Traffic Safety Data and Analysis Group"*.

O principal objectivo da IRTAD é através da comparação dos dados sobre a sinistralidade rodoviária de todos os estados membros, serem desenvolvidas políticas, medidas e acções de segurança rodoviária que reduzam de forma significativa o número de acidentes e de vítimas mortais.

A CARE – Community Data Base on Accidents on the Road in Europe, foi criada em 1993 pelo Conselho Europeu, tendo sido a primeira base de dados sobre a matéria da sinistralidade rodoviária na Europa, passando a ser complementada pela IRTAD em 1998. Foi ainda criado um observatório sobre segurança rodoviária ERSO – European Road Safety Observatory.

Segundo o Conselho Europeu de Segurança nos Transportes (CEST), Organismo não-governamental pan-europeu com sede em Bruxelas, as principais causas de morte na estrada que foram já sobejamente abordadas neste trabalho, são o álcool e o excesso de velocidade. Apesar das inúmeras campanhas de sensibilização levadas a cabo, o número de acidentes e de mortes na estrada continua a ser extremamente elevado.

Assim, começam a ser realizados projectos aliados às novas tecnologias por forma a reduzir o número de acidentes. Estão em estudo vários equipamentos, que têm como objectivo o combate a sinistralidade, neste trabalho são abordados os quatro equipamentos que após os testes foram considerados mais eficazes.

Controle de Velocidade Adaptativo – o excesso de velocidade é o responsável por milhares de acidentes de viação graves, devido a isso, a velocidade máxima na maioria dos países europeus é de 130 km/h (em Portugal a velocidade máxima é de 120 km /h), contudo, como é do conhecimento geral a velocidade máxima implementada nos veículos é cada vez maior atingindo em alguns automóveis os 300 km/h, o que leva a que 80% dos condutores não resistam à tentação e infrinjam os limites de velocidade.

Actualmente 10 países europeus estão a desenvolver sistemas de controle de velocidade adaptativo (CVA), que tanto podem ser "*informativos*" aconselhando o condutor a reduzir a sua velocidade, o que permite ao mesmo ignorar essas indicações, ou "*intervenientes"* que impedem efectivamente que o condutor ultrapasse o limite legal de velocidade.

Traksure – Utilizando uma tecnologia similar à do CVA, o Traksure não é mais do que uma pequena caixa que estabelece ligação com os satélites de GPS para verificar a velocidade e a localização de um veículo. Essa informação é transmitida as Seguradoras Automóveis, e todos os condutores que respeitem os limites de velocidade, obtêm um desconto na sua apólice de seguro que pode ir até 40% durante um período de 3 anos.

Alcolock – Uma em cada quatro mortes nas estradas deve-se ao consumo excessivo de bebidas alcoólicas, esta realidade levou à criação de um sistema designado por alcolock, ou seja, trata-se de um aparelho montado no habitáculo do automóvel, que obriga o condutor a realizar um teste de sopro antes de poder ligar o carro, nas situações em que o aparelho detecte uma taxa de álcool no sangue superior ao limite legal o alcolock tranca a direcção do veículo.

Câmara de visão nocturna – Por último vamos falar da melhoria da visibilidade do condutor, através de uma câmara instalada na parte dianteira do veículo ou atrás do espelho retrovisor que é munida de uma lente angular de 36º graus que controla não só a zona à sua frente mas também as zonas laterais, este sistema detecta o calor e não a luz, e é projectado num ecrã multi-informações colocado à frente do condutor.

2.5 COMBATE À SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA EM PORTUGAL

O combate à sinistralidade nas estradas portuguesas está desde 2004 a ser desenvolvido em várias frentes, das quais se destaca o programa criado pela ANSR o qual se desenvolve a três níveis:

- **Campanhas de Sensibilização e de Prevenção Rodoviária**

Figura n.º 1 – Campanha de Prevenção Rodoviária



- **Dissuasão, fiscalização e repressão** [10]

  - **Dissuasão**

Realização de várias operações de fiscalização ao longo do ano, por exemplo, Operação Natal, Operação Ano Novo. Face à possibilidade de virem a ser fiscalizados devido ao número de efectivos destacados para estas operações, os condutores tornam-se mais prudentes, adoptando comportamento menos "agressivos" na estrada, nomeadamente através do cumprimento escrupuloso das regras estradais e evitando o consumo de álcool.

  - **Fiscalização** [11]

I. Realização de controles ao nível de álcool e substâncias psicotrópicas

Quadro n.º 11 – Controle de álcool

Condutores testados	497.602
Excessos de álcool detectados	30.387

Quadro n.º 12 – Controle de substâncias psicotrópicas

Condutores testados	766
Testes positivos	93

[10] Dados recolhidos do Balanço sobre a Sinistralidade Rodoviária " Mortes na Estrada estamos a travar este drama", realizado pela ANSR referente a dados de 2008.

II. Fiscalização da velocidade através de radares

Quadro n.º 13 – Controle de velocidade

Veículos controlados	9.900.486
Excessos de velocidade detectado	174.109

- **Repressão**

Aplicação das regras e das sanções constantes do código da estrada

Quadro n.º 14 – Condutores autuados e detidos na sequência de operações de fiscalização

Condutores fiscalizados	2.606.959
Condutores autuados	649.439
Condutores detidos	23.337

Quadro n.º 15 – Causas de detenção

Excesso de álcool	13.067
Falta de habilitação legal	8.835
Outros motivos	1.435

Mas para além deste programa, também se tem apostado na melhoria das condições das estradas portuguesas, na implementação de uma rede nacional de radares e um melhoramento a nível da sinalização e aperfeiçoamento do ensino da condução, vejamos o novo Regulamento de Habilitação Legal para Conduzir aprovado pelo Decreto-Lei n.º 313/2009 de 27 de Outubro que vem exigir o preenchimento de uma série de requisitos obrigatórios sem os quais não é possível obter a carta de condução.

Estão ainda a ser implementadas no nosso país as seguintes iniciativas:[12]

a) Formação contínua dos condutores;
b) Qualificação profissional dos instrutores;
c) Criação de uma estrada auto-explicativa, que dê ao condutor a percepção sobre a forma de conduzir adequada;
d) Melhoramento do ambiente rodoviário em meio urbano, para peões e condutores;
e) Alargamento das inspecções periódicas obrigatórias a ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos;
f) Renovação do parque automóvel através do incentivo à aquisição de viaturas tendo por base critérios de segurança;
g) Alargamento da aprendizagem sobre segurança rodoviária às escolas;
h) Reforço da fiscalização do álcool, da droga (introduzida em 2007) e da velocidade;
i) Aumento de informação sobre os riscos de acidente;
j) Melhoramento da assistência às vítimas de acidentes.

Por último refere-se o grupo de trabalho criado para estudar o ajustamento do sistema estatístico da sinistralidade rodoviária à realidade actual, designadamente no que diz respeito à adopção do conceito internacional de vítimas mortais a 30 dias.

2.6 PLANO NACIONAL DE PREVENÇÃO RODOVIÁRIA

O Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, (PNPR) tem como objectivo o combate da sinistralidade rodoviária, tendo o Despacho Conjunto n.º 707/2003, de 30 de Junho, constituído uma comissão de acompanhamento deste plano.

[12] Dados recolhidos do site do Ministério da Administração Interna.

Este Plano após ter caracterizado a sinistralidade e, Portugal e de a comparar com as dos restantes membros da União Europeia, elegeu como áreas estruturais de actuação, a educação continua do utente num ambiente rodoviário seguro, através da aplicação de um quadro legal adequado.

O objectivo do Governo Português consiste em reduzir em 60% o número de peões mortos no ano de 2010.

2.7 O PAPEL DO CONDUTOR

O condutor de um veículo antes de iniciar uma viagem, seja ela de pequeno ou longo curso, deve ter determinados cuidados, por forma a evitar um possível acidente, nomeadamente:

- Deve certificar-se que o veículo se encontra em boas condições mecânicas;
- Programar o itinerário, tendo o cuidado de não estabelecer metas exageradas;
- Deve repousar no máximo de duas em duas horas;
- Não ingerir bebidas alcoólicas, nem refeições pesadas;
- Não transportar volumes soltos no veículo que possam deslocar com o andamento ou impedir a visibilidade.
- Não deve utilizar o telemóvel, ainda que estando a utilizar o kit mãos livres
- Cumprir os limites de velocidade;
- Manter sempre a distância de segurança do veículo da frente.

Se todos os condutores cumprirem as recomendações supra mencionadas, evitaram anualmente centenas de acidentes mortais.

CAPÍTULO III
DIREITO RODOVIÁRIO

3 DIREITO RODOVIÁRIO

3.1 INTRODUÇÃO AO DIREITO RODOVIÁRIO

O número de mortes nas estradas Portuguesas, preocupam a todos, não sendo o Direito e em especial o Direito Penal alheio a essa realidade preocupante, uma vez que esta é uma das áreas que leva à perda de milhares de vidas.

A evolução tecnológica a nível de tráfego rodoviário, bem como o não cumprimento das regras estradais, têm como consequência, o estado de completa anarquia que se vive nas estradas do nosso país, impondo uma intervenção cada vez mais marcada do Direito, nomeadamente do Direito Penal Rodoviário, que a par de outras disciplinas, procura soluções que levem a que a circulação nas vias públicas seja cada vez mais segura, reduzindo o número de acidentes de viação e consequentemente do número de vítimas mortais e de feridos.

Existem ainda muitas lacunas legais na área do direito contra-ordenacional estradal, que se prendem essencialmente com o facto de ser uma área recente do Direito, atendendo a que o grande enfoque em sede de Direito Rodoviário Geral incide sobre o Direito Civil, nomeadamente na área da responsabilidade civil, que se debruça essencialmente sobre quem é o responsável pelo acidente e determina os valores atribuídos a título de indemnização civil. [13]

O combate à sinistralidade rodoviária deve assentar sobre os mesmos pilares em que se desenvolve a politica criminal, ou seja, no **segmento social**, uma vez que é pela educação que se alcançará uma maior sensibilização e uma condução mais segura por parte dos condutores, reduzindo assim a perigosidade na circulação estradal.

[13] Directiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu, transposta para Ordenamento Jurídico Português através do D.L. n.º 83/2006 de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL. N. 291/2007, de 21 de Agosto e da Portaria n.º 377/2008 de 26 de Maio.

O **segmento judiciário** na vertente em que deve ser dada uma maior relevância à actuação e desempenho das entidades administrativas responsáveis pelo tráfego rodoviário, Não basta existir um bom sistema normativo, o mesmo tem de ser complementado na prática por acções de fiscalização mas principalmente por acções de sensibilização e prevenção levadas a cabo pelas forças policias no terreno.

Por último o sistema jurídico rodoviário tem necessariamente de ser unívoco ou seja de fácil compreensão para os seus destinatários, de forma a que sejam tidas em conta duas das suas principais vertentes, isto é, por um lado a vertente pedagógica na medida em que os seus destinatários tenham a noção das consequências que advêm do incumprimento das normas jurídicas, e por outro lado tem também uma vertente preventiva e ressocializadora na punição eficaz e firme dos prevaricadores.[14]

O crescimento da sinistralidade rodoviária tem originado toda uma disciplina legal que tem como objectivo primordial a manutenção do perigo rodoviário num nível sustentável, e se tem vindo a alargar às várias facetas da circulação estradal.

3.2 RAMOS DO DIREITO RODOVIÁRIO

O Direito Rodoviário é muito vasto, englobando diversas áreas, nomeadamente:

- A Regulamentação da Circulação Estradal:
- Direito dos Transportes;
- Direito dos Seguros;
- Direito Civil;
- Direito do Trabalho;
- Direito Fiscal;
- Direito Administrativo;
- Direito de Ordenação Social;

[14] Francisco Marques Vieira, " *Direito Penal Rodoviário – Os Crimes dos Condutores*" , p.17

- Direito Penal.

Os ramos do Direito supra indicados interagem e são todos igualmente relevantes para o estudo e compreensão do conceito e função do Direito Rodoviário, uma vez que todas estas áreas se entrecruzam, sendo por isso de extrema relevância para a Segurança Rodoviária que as mesmas funcionem e interajam como uma "máquina bem-oleada" pois só assim será possível alcançar os objectivos traçados, isto é a redução da sinistralidade rodoviária e consequentemente a diminuição do número de mortes e de feridos nas estradas.

Neste estudo iremos debruçar-nos sobretudo sobre a vertente da regulamentação da circulação estradal e do direito penal rodoviário.

3.3 DIREITO PENAL RODOVIÁRIO

O Direito Penal Rodoviário é a área do direito que se dedica ao estudo dos crimes rodoviários em geral, é a ele que compete a função de tutela e punição das mais graves condutas praticadas nas vias públicas, nomeadamente as estradas, nas situações em que o direito de ordenação social não foi bastante para prevenir a prática dos ilícitos.

3.3.1 CONCEITOS BÁSICOS

O *condutor* é o sujeito activo responsável pelos delitos mais gravosos deste ramo do direito. Os crimes mais "*mediáticos"* são os de condução inabilitada ou ilegal, o crime de condução em estado de embriaguez e o crime de condução perigosa. Só está habilitado a conduzir veículos a motor na via pública quem possuir carta ou licença de condução[15].

Por outro lado o *automóvel* surge ora como causa do crime, ora como seu instrumento, ora objecto de delitos.

[15] Artigo 121º do Código da Estrada

A *via de trânsito* pode ser definida como o local onde se desenrola a actividade do condutor e, consequentemente, o espaço onde se desenvolve a circulação de veículos. [16]

O Objectivo último do Direito Rodoviário é a regulamentação da circulação de transportes terrestres para que esta se desenvolva de forma segura e fluida.

3.3.2 DOS CRIMES RODOVIÁRIOS

Podemos dizer que os crimes rodoviários de subdividem em dois grupos:

Os crimes dos condutores – pois têm como base a condução de veículos, **exemplos:** Crime de condução perigosa de veículo rodoviário, crime de condução de veículo em estado de embriagues ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas[17], crime de condução inabilitada ou ilegal[18].

Os crimes estradais – atendendo ao lugar da sua prática criando um risco agravado para a circulação nas vias públicas., **exemplos**: Crime de lançamento de projéctil contra veículo, crime de atentado à segurança de transporte rodoviário[19].

3.4 PRINCÍPIOS GERAIS DO DIREITO RODOVIÁRIO

No Direito Rodoviário estão plasmados uma série de princípios gerais de circulação que balizam o ordenamento jurídico estradal, nomeadamente o princípio da confiança, o da condução defensiva e de segurança.

---

[16] Francisco Marques Vieira, " *Direito Penal Rodoviário – Os Crimes dos Condutores*" , p.40 a 43.

[17] Artigos 291 e 292º do Código Penal

[18] Artigo 3.º do DL 2/98 de 3 de Janeiro

[19] Artigos 291º e 293º do Código Penal

O Direito Penal Rodoviário versa essencialmente sobre as condutas que extravasam a mera violação das normas de circulação previstas na regulamentação da circulação estradal, que pela sua gravidade originam riscos sérios para a segurança de todos os que circulam na via pública.

O cuidado exigido quer ao condutor quer ao peão no ordenamento jurídico do direito rodoviário, tem por base três princípios básicos do direito estradal, são eles:

Princípio da Confiança – o condutor que adopte no exercício dessa actividade uma postura de respeito pelas regras, tem toda a legitimidade para confiar que os outros intervenientes no tráfego ajam de acordo com os mesmos princípios.

Princípio da Condução Controlada – também designado por princípio de condução dirigida, determina que se exige a todos os condutores que tenham a todo o tempo o controlo dos movimentos do veículo que conduzem[20].

Princípio da Prevenção ou Segurança – também designado por princípio da condução defensiva, não é exigido apenas ao condutor que controle o veículo por si dirigido, como também que circule com atenção ao tráfego e à sinalização existente, por forma a poder adoptar as medidas necessárias para evitar um possível acidente[21].

3.5 DAS NORMAS DO DIREITO PENAL RODOVIÁRIO

A circulação automóvel atendendo à sua crescente importância na sociedade é acompanhada de *riscos incontornáveis*, e o regime punitivo não pode ser alheio a todos os comportamentos que signifiquem um risco superior ao permitido no ordenamento jurídico.

[20] *Vide* artigo 3.º do Código da Estrada
[21] *Vide* a título exemplificativo *deste princípio os* artigos 24.º e 29.º do Código da Estrada

O delinquente estradal é na maior parte das situações o condutor, que por norma são pessoas que pautam a sua vida pelo cumprimento das normas jurídicas, não se enquadrando no perfil dos delinquentes comuns.

O veículo maioritariamente é o meio típico da prática dos ilícitos rodoviários, exemplo disso são os crimes de condução inabilitada ou ilegal, ou da condução perigosa. Realça-se contudo que existem circunstâncias em que o veículo deixa de ser o instrumento do crime e passa a ser o objecto do mesmo, isto sucede, por exemplo no crime de atentado à segurança de transporte rodoviário.

O crime de condução perigosa, previsto e punido no artigo 291º do Código Penal, pressupõe que para além da conduta do agente exista efectivamente a criação, de um perigo para a vida, a integridade física ou para o património, não basta que seja posta em causa a segurança rodoviária.

Por outro lado o artigo 292º do mesmo diploma legal versa sobre os crimes de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, considera que nas situações tipificadas a conduta do agente é bastante para ser potencialmente perigosa, impossibilitando um controlo do veículo, de forma a permitir uma condução segura. O mesmo sucede nas situações de condução ilegal ou sem habilitação legal, em que se pretende também proteger a segurança rodoviária.

Nos acidentes de viação mais graves, infelizmente resultam por inúmeras vezes a perda de vidas humanas ou existem feridos graves que ficam com sequelas para o resto da sua vida, estas situações encontram-se previstas e punidas nos artigos 137º[22], 143º, 144º e 147º[23] todos do Código Penal Português.

[22] O artigo 137º refere-se a o homicídio negligente por normal quando ocorrem mortes decorrentes de acidentes de viação os arguido são acusados e condenados pela prática deste crime.

[23] Estes artigos prevêem os crimes de ofensas à integridade física simples, ofensas à integridade física grave e a agravação pelo resultado respectivamente.

Iremos agora demonstrar a evolução legislativa das normas de Direito Rodoviário, com um enfoque especial para as normas de Direito Penal Rodoviário, apenas serão referidas alterações aos Diplomas que recaiam sobre as contra-ordenações estradais ou os crimes estradais.

3.6 CRONOLOGIA DO CÓDIGO DA ESTRADA E DO CÓDIGO PENAL

Código da Estrada de 1954 – As infracções eram punidas enquanto contravenções ou transgressões, contudo incluía o núcleo essencial das condutas estradais puníveis penalmente;

Decreto-Lei n.º 400/82, de 23 de Setembro – Código Penal;

Decreto-Lei n.º 123/90 de 14 de Abril – Versa sobre a condução de veículos automóveis sem habilitação legal;

Decreto-Lei n.º 124/90 de 14 de Abril – Condução de veículos sob influência de álcool[24];

Decreto-Lei 114/94 de 3 de Maio – primeira versão do actual Código da Estrada, onde as contravenções passaram a ser punidas enquanto contra-ordenações, existem também normas que punem condutas a título criminal, exemplo disso é o artigo 59º (homicídio em consequência de acidente de viação);

Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de Março – Alteração ao Código Penal, passa a constar deste diploma a condução de veículos sob a influência de álcool;

Decreto-Lei n.º 2/98 de 3 de Janeiro – Alteração ao diploma que versa sobre a condução de veículos automóveis sem habilitação legal, está em vigor até à presente data;

[24] Este crime passou a constar do Código Penal português desde 1995.

Decreto-Lei n.º 265-A/2001, de 28 de Setembro – Alteração ao Código da Estrada, onde são agravadas as penas acessórias de proibição de conduzir, para quem violar as regras estradais, sendo a pena a aplicar ainda mais dura nas situações em que o infractor se trate de um motorista profissional, como *por exemplo* os condutores de veículos de transporte escolar. O limite de taxa de álcool no sangue é reduzido de 0,5 g/l para 0,2 g/l;

Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro – É criado um novo escalão sancionatório para a violação do limite de velocidade, com o objectivo de penalizar os comportamentos de risco, uma vez que o excesso de velocidade é uma das principais causas da sinistralidade rodoviária. A par desta penalização existe um agravamento das coimas aplicadas nas situações de condução sobre a influência do álcool, bem como foi aumentado o regime probatório das cartas de condução de 2 para 3 anos uma vez que é bastante significativo o número de condutores com pouco tempo de carta envolvidos em acidentes de viação. Este Diploma ainda se encontra em vigor.

3.6.1 EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO ESTRADAL E PENAL

O artigo 59.º do Código da Estrada de 1954 previa a punição do crime de homicídio negligente estradal, o qual contemplava duas molduras penais:

- "*um a três anos de prisão e multa correspondente*" para o condutor que provoca-se a morte a alguém, demonstrando **culpa grave**, e pressupunha sempre a verificação dos seguintes requisitos:

  a) embriaguez completa ou incompleta, causal do acidente; ou

  b) excesso de velocidade ou prática de manobras perigosas causais do acidente e ser o condutor julgado como *habitualmente imprudente;*

- *"seis meses a dois anos de prisão e multa correspondente"*- para os condutores que causassem a morte de alguém, devido à pratica de manobras perigosas ou de excesso de velocidade que tenham sido a causa do acidente, contudo para ser aplicada esta moldura penal o arguido não podia ser julgado como sendo um *condutor habitualmente imprudente.*

Com a entrada em vigor do Código Penal de 1982, chegou a colocar-se a questão se o artigo 136º deste diploma legal, que previa o *homicídio negligente*, viria revogar o artigo 59º do Código da Estrada, que contemplava a punição do *homicídio negligente estradal,* contudo após várias discussões doutrinárias e jurisprudenciais chegou-se à conclusão que o artigo 136º do Código Penal seria aplicado subsidiariamente ao artigo 59º do Código da Estrada, isto é, nas situações em que para além da *imprudência habitual*, não existisse cumulativamente excesso de velocidade ou manobras perigosas que dessem origem ao acidente, a aplicação deste artigo era quase residual, pois a generalidade dos casos preenchia os requisitos do artigo 59º do CE[25].

Em 1994 foi aprovado o novo código da Estrada[26] este diploma não incluía normas de natureza penal, contemplando apenas contra-ordenações, deixou assim de existir uma norma que corresponde-se ao artigo 59º do Código da Estrada antecessor, assim passa a ser aplicado na sua plenitude o artigo 136º do Código Penal sempre que ocorre-se um *homicídio negligente estradal*.

O artigo 136º do Código Penal de 1982, previa duas molduras penais no:

N.º 1 – **negligência simples –** pena de 1 (um) mês a 2 (dois) anos de prisão;

N.º 2 – **negligência grosseira** – pena de 1 (um) mês a 3 (três) anos de prisão.

[25] ***Vide*** *o* Ac. RE de 11/12/1990, CJ, Ano XV, tomo 5, p. 279.
[26] Decreto-Lei 114/94, de 3/05, entrou em vigor em 01/10/1994.

O Código Penal de 1995 manteve a mesma qualificação, passando este crime a estar previsto no artigo 137º, agravando contudo as molduras penais para de 1 (um) mês a 3 (três) anos, nas situações de negligência simples e de 1 (mês) a 5 (cinco) anos de prisão, quando ocorre negligência grosseira.

Em termos jurisprudenciais as penas aplicadas nos casos de homicídio negligente estradal, sempre que ocorra *culpa grave* do condutor, são de prisão efectiva e aplicadas com severidade, devendo ser afastada a aplicação de uma suspensão da execução da pena ou a substituição da mesma por uma pena de multa.

3.7 JURISPRUDÊNCIA

3.7.1 ACÓRDÃO PROFERIDO NA VIGÊNCIA DO ARTIGO 59º DO CÓDIGO DA ESTRADA DE 1954

"o arguido, soldado da GNR, conduzia o seu veículo ligeiro de passageiros e ao descrever uma curva para a esquerda, com visibilidade reduzida, invadiu a faixa de rodagem esquerda e veio embater em velocípede com motor, conduzido pela vítima mortal do acidente, que ficou caída a 16 metros do local, tendo parado a viatura a 33 metros do local.

Decisão da 1.ª Instância: condenação em 8 meses de prisão (além da multa), mas a pena de prisão foi totalmente perdoada, ao abrigo da Lei n.º 16/86

Decisão da Relação: revogação da primeira decisão, ao considerar ter havido concorrência de culpas (3/4 para o arguido e ¼ para a vítima), pelo que o arguido foi condenado em 6 meses de prisão, substituídos por igual tempo de multa (além da multa)

Decisão do STJ: revogação da decisão da Relação, não obstante o STJ ter aceite a referida concorrência de culpas, sendo o arguido condenado em 7 meses de prisão (além da multa), embora perdoando toda a pena de prisão, ao abrigo da Lei n.º 16/86.

Nesta decisão do STJ argumentou-se que, apesar de não se terem provado circunstâncias agravantes da conduta do arguido, as atenuantes de bom comportamento anterior e de se apresentar como condutor prudente "não têm valor suficiente para justificar atenuação especial, pelo que é ajustada uma pena de prisão efectiva."

Ac. STJ de 23/3/88, BMJ, n.º 375, p.223 [27](Sic)

3.7.2 ACÓRDÃO PROFERIDO NA VIGÊNCIA PLENA DO ARTIGO 136º DO CÓDIGO PENAL DE 1982

"O arguido (em 31/1/89), caixeiro-viajante, conduzia um veículo ligeiro de mercadorias e circulava dentro de localidade a velocidade superior a 70Km/h, quando invadiu a berma direita, vindo a embater num peão, o qual sofreu lesões causadoras de morte (o arguido acusou, 1 hora e meia já depois do acidente, uma taxa de alcoolemia de 1,05 g/l)

Decisão da 1.ª instância: condenação em 14 meses de prisão (ao arguido, que também cometeu um crime de abandono de sinistrado do art. 60º, n.º 1, al. a), do CE54, este com condenação com condenação em 8 meses de prisão e 90 dias de multa, à taxa diária de 500$00, foi aplicada uma pena única de 18 meses de prisão, sobre a qual incidiu um perdão de um ano de prisão, ao abrigo da Lei n.º23/91, de 4 de Julho)

Decisão do STJ: confirmação da anterior decisão (mas, quanto ao *abandono de sinistrado,* o STJ aplicou o art. 219º do CP82)"

Ac. STJ de 12/1/95, BMJ. N.º 443, p 99(Sic)[28]

[27] *In* Revista Sub Júdice justiça e sociedade 17, Janeiro/Março 2000, Artigo Medida da Pena nos homicídios negligentes estradais, autor Mário Mendes Serrano, Juiz de Direito, Lisboa Pág. N.º47.

[28] *In* Revista Sub Júdice justiça e sociedade 17, Janeiro/Março 2000, Artigo Medida da Pena nos homicídios negligentes estradais, autor Mário Mendes Serrano, Juiz de Direito, Lisboa Pág. N.º50.

3.7.3 ACÓRDÃO PROFERIDO NA VIGÊNCIA PLENA DO ARTIGO 137º DO CÓDIGO PENAL DE 1995[29]

"o arguido (em 8/6/96), funcionário num hospital militar, "sem antecedentes criminais e estradais", conduzia um veículo ligeiro de passageiros, dentro de localidade, a velocidade não inferior a 100km/h, quando, pela velocidade a que vinha, perdeu o controle da viatura, vindo a sair da faixa de rodagem e a embater numa árvore, do que resultou a morte do passageiro que com aquele seguia (e sem que o arguido tenha revelado arrependimento ou sofrimento pela morte desse acompanhante, seu amigo)

Decisão da 1ª instância: condenação em 14 meses de prisão, ao abrigo do art. 137º n.º 2, do CP95

Decisão da Relação: confirmação integral da decisão recorrida, com recusa da suspensão da execução da pena por "razões de prevenção geral", ligadas ao aumento da "sinistralidade estradal", e de prevenção especial, devido à ausência de condições pessoais positivas do arguido."

Ac. RC de 13/1/99, CJ, ano XXIV, tomo 1, p.43(Sic)[30]

Como se constata da Jurisprudência supra mencionada, não existe um critério uniforme na aplicação da medida da pena, uma vez que, apesar de as molduras penais terem sido alargadas, a medida da pena efectivamente aplicada, gera alguma polémica e é tendencialmente branda, excepto nas situações em que o arguido tem antecedentes criminais, nomeadamente condução em estado de embriaguez ou sem habilitação legal.

[29] Apesar deste Código Penal já não se encontrar em vigor, a moldura penal em vigor actualmente para este tipo de crime é a mesma.

[30] *In* Revista Sub Júdice justiça e sociedade 17, Janeiro/Março 2000, Artigo Medida da Pena nos homicídios negligentes estradais, autor Mário Mendes Serrano, Juiz de Direito, Lisboa Pág. N.º52.

Por norma são aplicadas penas não privativas da liberdade por se considerar que o delinquente estradal não é uma figura tendencialmente perigosa para a sociedade, considerando-se a pena de prisão suspensa na sua execução meio bastante para obstar a continuação da actividade criminosa, ou a reincidência.

CAPÍTULO IV
O PERFIL DOS HOMICIDAS

4 HOMICÍDAS NOS ACIDENTES DE VIAÇÃO

4.1 BREVES NOTAS

"*No início da tarde do dia 13 de Outubro de 1999, Sara Correia, uma estudante de 18 anos, atravessava calmamente a Rua Padre Francisco de Almeida a caminho da escola, em Braga, a sua cidade natal, depois de ter observado que a única viatura presente na via vinha da esquerda, circulava devagar e estava longe. Era uma rua com duas faixas, sem semáforos nem passadeiras de peões a menos de 50m de onde se encontrava. Entretanto, entra na rua um jipe. O condutor, determinado a ultrapassar o veículo que Sara tinha avistado, passa para a faixa esquerda e acelera para os 80 km/h. Não se apercebendo da presença da jovem na via, atropela-a com toda a violência, arrastando-a ao longo de cerca de 8m.*

Sara não resistiu às lesões intracranianas e intratorácicas causadas pelo choque e arrastamento e morreu.

O causador da sua morte, um jovem de 20 anos, foi condenado por homicídio por negligência, causado por excesso de velocidade e condução desatenta, descuidada e desrespeitadora das normas de circulação rodoviária. A sentença foi de 10 meses de prisão, com pena suspensa pelo período de 2 anos, e proibição de conduzir veículos automóveis pelo período de 7 meses." [31]

Notícias como a supra reproduzida são redigidas todos os dias, onde se lamentam a morte de centenas de pessoas anualmente, sem contabilizar os milhares de feridos resultantes destes acidentes.

No período compreendido entre 01 de Janeiro e 30 de Setembro de 2008, no Distrito Judicial de Lisboa, foram abertos 141 inquéritos judiciais por Homicídio Negligente em acidente de viação e 444 por Ofensas à Integridade Física por Negligência, conforme se demonstra no quadro infra.

[31] In site da selecções Readers DIgest www.seleccoes.pt, Artigo Ser Peão em Portugal, por Ana Pinto da Costa

Quadro n.º 16 – Inquéritos Judiciais iniciados em 2008

CÍRCULOS COMARCAS	HOMÍCIDIO POR NEGLIGÊNCIA	OFENSA À INTEGRIDADE FÍSICA
ALMADA		
Almada	7	11
Seixal	4	12
Sesimbra	5	4
TOTAL	16	27
A. HEROÍSMO		
Angra do Heroismo	2	1
Horta	1	1
Praia da Vitoria	4	1
St^a. C. Graciosa	0	0
St^a. Cruz Flores	0	0
S. Roque Pico	1	1
Velas	0	2
TOTAL	8	6
BARREIRO		
Barreiro	2	7
Moita	0	6
Montijo	3	14
TOTAL	5	27
C.DA RAINHA		
Bombarral	2	12
Caldas da Rainha	3	81
Peniche	4	37
Rio Maior	8	10
TOTAL	17	140
CASCAIS		
Cascais	0	11
FUNCHAL		
Funchal	2	13
Ponta do Sol	1	2
Porto Santo	0	0
Sta. Cruz	2	2
S. Vicente	0	0
TOTAL	5	17
LISBOA		
Juizos Criminais	46	83
TOTAL	46	83
LOURES		
Loures	2	30
OEIRAS		
Oeiras	9	14
P. DELGADA		
Nordeste	0	0
Ponta Delgada	2	4
Povoação	1	0
Ribeira Grande	1	8
Vila do Porto	0	0
Vila Franca Campo	0	1
TOTAL	4	13
SINTRA		
Sintra	3	33
TORRES VEDRAS		
Cadaval	0	0
Lourinhã	1	6
Mafra	4	5
Torres Vedras	5	1
TOTAL	10	12
V. F. DE XIRA		
Alenquer	6	2
Benavente	5	16
V. Franca de Xira	5	13
TOTAL	16	31
TOTAL DISTRITO	**141**	**444**

[32]

[32] Dados recolhidos no site da Procuradoria Geral Distrital de Lisboa, www.pgdlisboa.pt.

Actualmente o delinquente estradal não é considerado um verdadeiro criminoso, já não são apenas alguns ou algum tipo de pessoas que praticam ilícitos criminais na estrada, cada vez mais este tipo de condutas são típicas no homem médio. Este fenómeno prende-se essencialmente com o facto de o risco aceite pelos indivíduos nas estradas é demasiado elevado.

O condutor infractor regra geral é um indivíduo perfeitamente integrado na sociedade, têm uma vida profissional e familiar perfeitamente harmoniosa e equilibrada. Pugna na sua vivência diária pelo cumprimento das regras e leis. Contudo, o seu comportamento na estrada contrasta com todos os factos supra indicados, uma vez que, aqui tanto assume um comportamento passivo, como um agressivo, no entanto é sempre desleixado, seja por ignorar as regras de circulação ou por as desconsiderar, seja pela excessiva valorização das suas capacidades pessoais.

Este tipo de comportamento na maior parte dos casos é o que está na base dos mais graves e aparatosos acidentes de viação.

Este trabalho tem por ambição traçar o perfil dos homicidas de viação, através da definição das características comuns a todos os arguidos, por forma a encontrarmos meios que permitam reduzir a sinistralidade rodoviária e consequentemente as mortes nas estradas.

4.2 DESENVOLVIMENTO DO ESTUDO

4.2.1 ANÁLISE E CONSULTA DE JURISPRUDÊNCIA

Este trabalho começou por ser desenvolvido através da consulta do site da DGSI[33], ou seja a Base de Dados Jurídico-Documentais do Ministério da Justiça, onde analisei todos os Acórdãos e Decisões disponíveis a nível nacional, sobre homicídios negligentes que tiveram por base acidentes de viação.

[33] www.dgsi.pt

Nesta análise foram recolhidos dados respeitantes a 49 processos, através de um modelo de pesquisa que se encontra disponível nos anexos desta tese, no qual não foram recolhidos elementos que permitam chegar à identificação dos arguidos, mantendo-se assim, o seu anonimato.

Através desta recolha de dados foram elaborados gráficos e tabelas que esboçam as características distintivas e comuns dos homicidas, por forma a determinar a existência de denominadores comuns a todos eles.

4.2.2 CONSULTA DE PROCESSOS E ENTREVISTAS AOS RECLUSOS

Na sequência do desenvolvimento deste trabalho, contactei a Direcção de Serviços de Planeamento, Documentação, Estudos e Relações Internacionais, no sentido de me ser concedida autorização para a realização deste estudo, não tendo obtido qualquer resposta. Tendo exposto esta questão à minha Orientadora a Exma. Sra. Professora Maria José Pinto da Costa, em conjunto elaboramos uma exposição sobre a tese, seus objectivos e âmbitos, informando que a mestranda é Advogada e como tal está sujeita a sigilo profissional.

Após alguma insistência e sensivelmente 3 meses de espera, a autorização para consultar os processos e inquirir os reclusos (caso estes não se opusessem) foi concedida.

Atendendo a que a autora deste trabalho reside e desempenha as suas funções na cidade de Lisboa, os estabelecimentos prisionais abrangidos pelo estudo, centram-se na área metropolitana de Lisboa. Foram enviados pedidos de consulta e de entrevista aos E.P.'s, aos quais foi anexa a autorização concedida, tendo obtido as seguintes respostas:

Estabelecimento Prisional de Alcoentre – Informou existir apenas um recluso nessas circunstâncias e autorizou a consulta do processo. Atendendo a que o recluso se encontra em regime aberto e trabalha fora do E.P. não foi possível entrevistá-lo, apenas se procedeu à consulta do dossier do arguido.

Estabelecimento Prisional da Carregueira – Tiveram a amabilidade de responder ao pedido apresentado, informando não existir no E.P. nenhum recluso que se enquadra-se no âmbito deste trabalho.

Estabelecimento Prisional de Caxias – Não foi obtida resposta à solicitação.

Estabelecimento Prisional de Évora – Tiveram a amabilidade de responder ao pedido apresentado, informando não existir no E.P. nenhum recluso que se enquadra-se no âmbito deste trabalho.

Estabelecimento Prisional do Linhó – Não foi obtida resposta à solicitação.

Estabelecimento Prisional do Montijo – Informou existir apenas um recluso nessas circunstâncias e autorizou a consulta do processo. Não foi possível entrevistar o recluso uma vez que o mesmo se recusou, apenas se procedeu à consulta do dossier do arguido.

Estabelecimento Prisional de Setúbal – Não foi obtida resposta à solicitação.

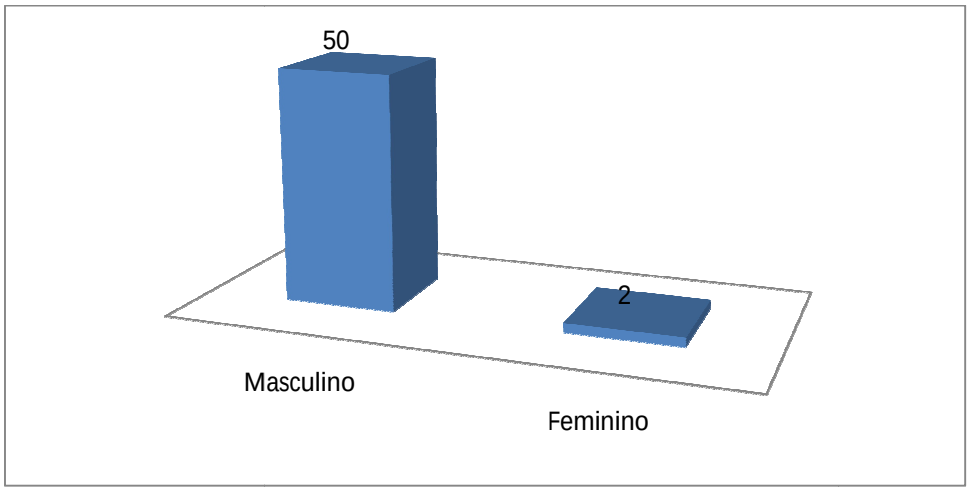
Estabelecimento Prisional de Sintra – Não foi obtida resposta à solicitação.

Estabelecimento Prisional de Tires – Tiveram a amabilidade de responder ao pedido apresentado, informando não existir no E.P. nenhum recluso que se enquadra-se no âmbito deste trabalho.

Estabelecimento Prisional de Vale de Judeus – Informou existir apenas um recluso nessas circunstâncias e autorizou a consulta do processo.

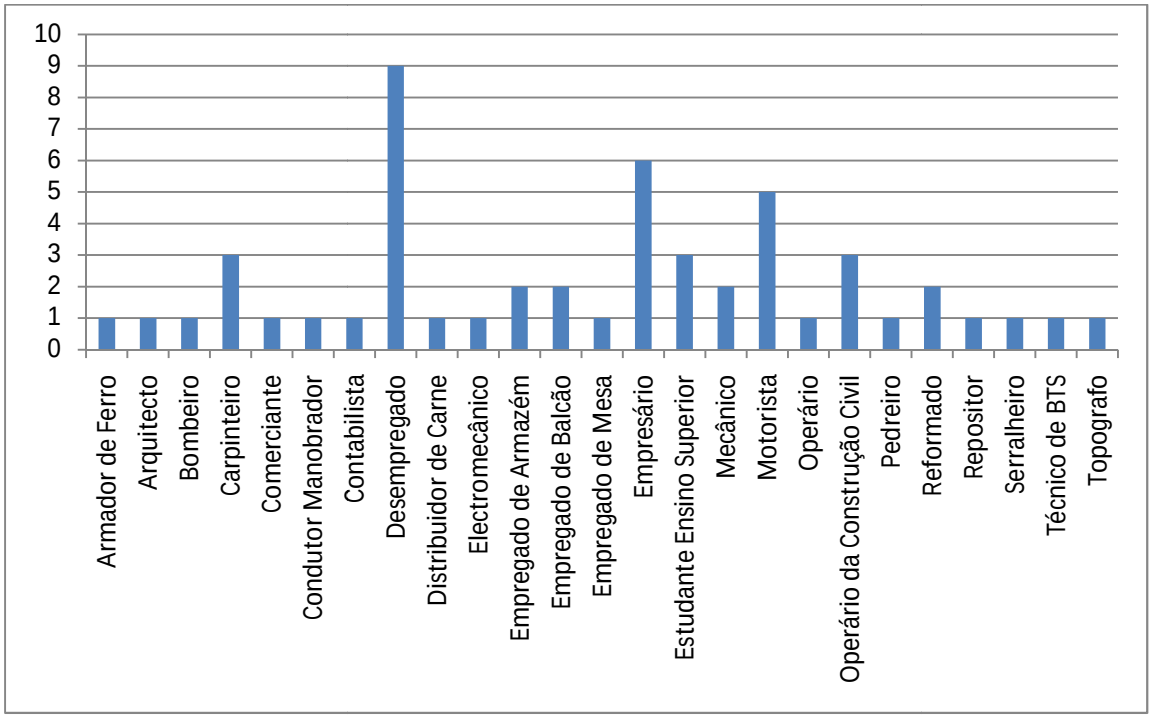
4.3 DADOS RECOLHIDOS

Gráfico n.º 6 – Sexo dos homicidas



Através da análise deste gráfico constatamos que existe um número muito reduzido de homicidas do sexo feminino, pois dos 52 casos analisados neste trabalho apenas dois tiveram mulheres como causadoras do acidente mortal.

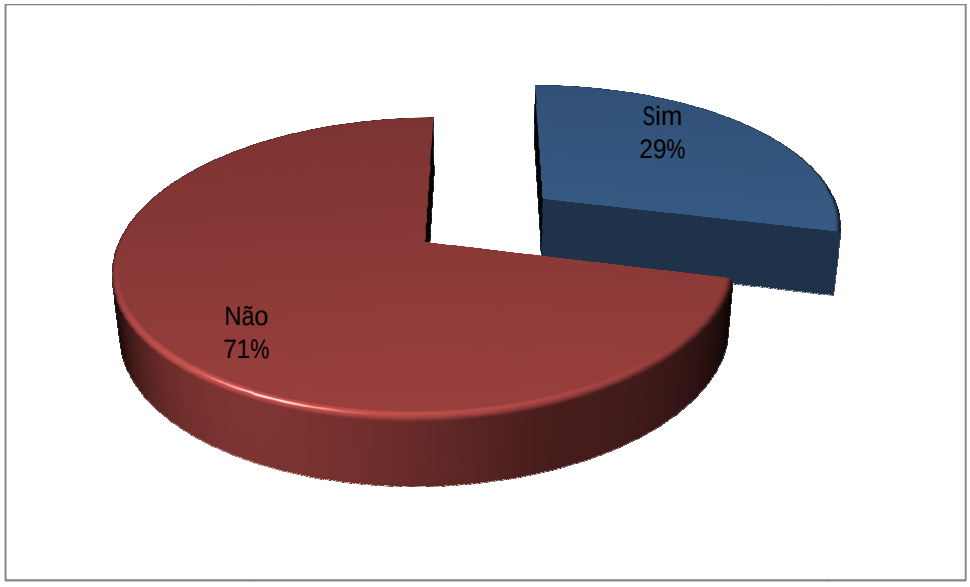
Gráfico n.º 7 – Profissão



Resulta deste gráfico que os homicidas nos acidentes de viação fazem parte de diversos sectores da sociedade abrangendo desde Operários da Construção Civil a Arquitectos e Estudantes do Ensino Superior.

Assim podemos concluir que a falta de civismo e de respeito pelas regras do Código da Estrada não se prendem com o grau de escolaridade dos indivíduos e com o desconhecimento da lei, mas sim, com uma atitude displicente e confiante nas suas capacidades e habilidades enquanto condutores.

Gráfico n.º 8 – Antecedentes Criminais



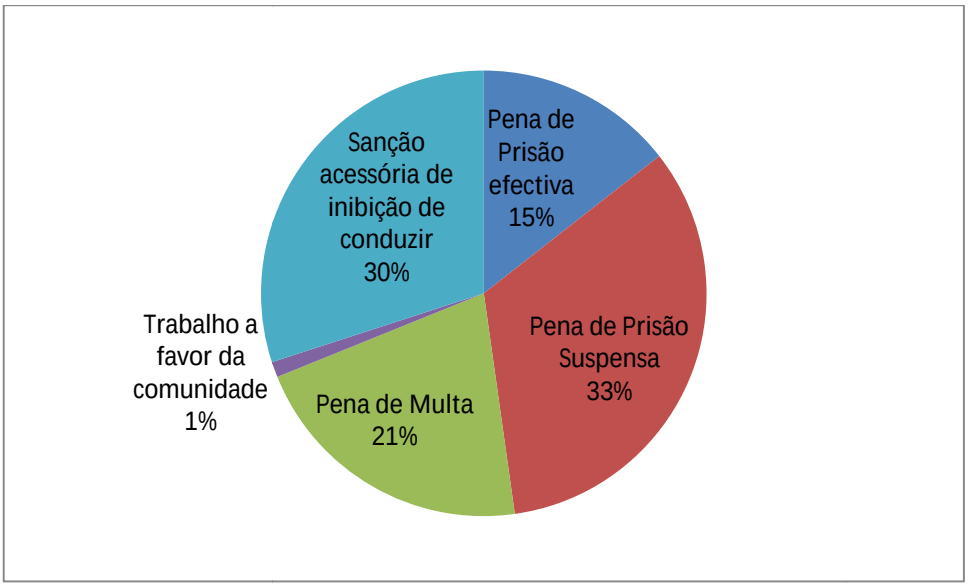
Constatamos que nos casos em apreço 29% dos homicidas têm antecedentes criminais, contra 70% em que este processo foi o seu primeiro contacto com a Justiça.

Gráfico n.º 9 – Tipo de Crime



Conjugando a análise deste gráfico com o anterior verificamos que os homicidas que possuem antecedentes criminais, na sua maioria prendem-se com violações do direito penal rodoviário, senão vejamos, 33% dos arguidos já tinha sido condenado por condução sob o efeito do álcool e 20% por condução sem habilitação legal.

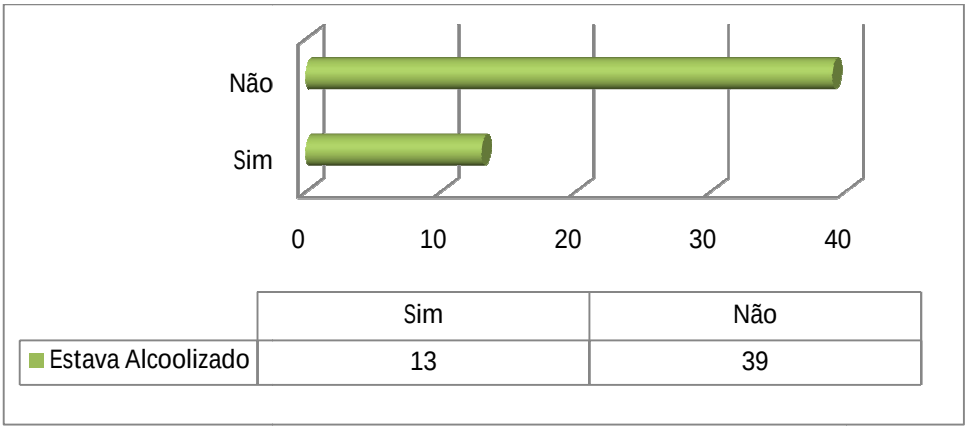
Gráfico n.º 10 – Penas Aplicadas



Em sede de Julgamento conforme se verifica as penas aplicadas tendencialmente são penas não privativas da liberdade, nomeadamente a pena de prisão suspensa ou a pena de multa.

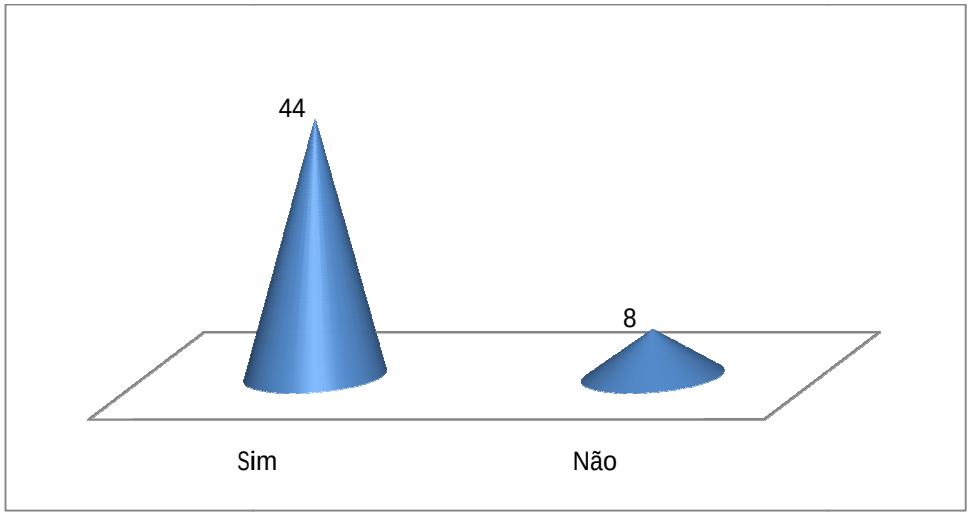
Só incorre na pena de prisão efectiva o homicida que tenha antecedentes criminais, por condução sob efeito do álcool ou sem habilitação legal, ou nos casos em que mesmo sendo um arguido primário os contornos do crime são de tal forma graves, seja pelo número de vitimas resultantes do mesmo, seja por existir um concurso de crimes, isto é para além do homicídio negligente arguido ser também condenado por omissão de auxílio, e por condução sem habilitação legal ou sob o efeito do álcool.

Gráfico n.º 11 – Condução sob o Efeito do Álcool



Nos casos em análise verificamos que após a realização do teste de despistagem da TAS, 13 dos 52 arguidos estavam sob o efeito do álcool, isto é, com valores acima dos 1,2 gr /litro.

Gráfico n.º 12 – Habilitação Legal para Conduzir



Verificando os dados deste gráfico constatamos que nos 52 processos em estudo 44 arguidos possuem habilitação legal para conduzir o veículo, contra 8 que não possuem título válido que permita a condução de veículos motorizados.

4.4 ANÁLISE DOS DADOS RECOLHIDOS

4.4.1 ANÁLISE DOS GRÁFICOS

Da análise dos gráficos constantes do subcapítulo anterior, retiramos várias ilações importantes, que permitem traçar o perfil dos homicidas nos acidentes e viação, nomeadamente:

- Existe uma preponderância de homicidas do sexo masculino em relação ao sexo feminino.

- Os homicidas na sua esmagadora maioria são pessoas integradas na sociedade com um ambiente familiar estável e desempenham uma actividade profissional.

- O grau de escolaridade dos indivíduos varia existindo homicidas apenas com a frequência do 4.º Ano do Ensino Básico e outros com frequência do Ensino Superior, conforme se verifica através das actividades que desempenham.

- A maioria dos arguidos teve o primeiro contacto com a Justiça através deste processo-crime.

- Os arguidos que possuíam antecedentes criminais, estes na sua maioria prendem-se com crimes relacionados com a condução de veículos em estado de embriaguez e de condução sem habilitação legal.

- As penas aplicadas aos arguidos são essencialmente, penas não privativas da liberdade, uma vez que estes se encontram perfeitamente inseridos na sociedade, cumprindo as normas legais. Por norma são aplicadas penas cumulativamente, isto é, o Arguido é condenado numa pena de prisão suspensa na sua execução, numa pena de multa e numa sanção de inibição de conduzir.

- Apenas é aplicada uma pena de prisão efectiva, nos casos onde resultaram várias mortes e feridos graves, em que o arguido conduzia sob o efeito do álcool, ou sem habilitação legal, cometeu mais do que um crime, nomeadamente, omissão de auxílio, abandono, ou se o homicida possuía antecedentes criminais no mesmo tipo de crimes.

- O número de condutores que se encontrava sob o efeito do álcool (com valores acima de 1,2 gr/l) é bastante significativo, uma vez que,

nos acidentes de viação analisados neste trabalho, 25% dos homicidas conduziam em estado de embriaguez.

- Todos estes dados revelam um desrespeito pelas regras do código da estrada e do direito penal rodoviário.

- A generalidade dos condutores mesmo tendo consumido bebidas alcoólicas julga na maioria das situações que se encontram no pleno uso das suas faculdades, considerando ainda que os acidentes de viação “só acontecem aos outros” que “só os outros” são displicentes na sua condução.

- Nos 52 casos analisados 8 arguidos não possuem habilitação legal para conduzir, isto significa que cerca de 15% dos condutores dos veículos envolvidos em acidentes de viação mortais não estão habilitados para conduzir veículos motorizados.

4.4.2 ANÁLISE DOS PROCESSOS DOS RECLUSOS

Da análise dos dados constantes dos dossiers dos reclusos, quando da deslocação aos Estabelecimentos Prisionais, verificou-se que existem denominadores comuns a todos eles, que passamos a explanar:

- Os três reclusos possuem antecedentes criminais, todos eles por crimes de condução sem habilitação legal e condução sob o efeito do álcool.

- Resulta dos relatórios sociais que não têm consciência do crime, uma vez que encaram a morte das vítimas como uma fatalidade, e não como uma consequência directa da sua actuação.

- Senão vejamos, num dos casos o recluso tinha antecedentes por condução sem habilitação legal, onde foram aplicadas penas de

multa. Do acidente resultou a morte do outro ocupante do seu veículo, sendo condenado a uma pena de prisão de 12 meses suspensa na sua execução. No decorrer da suspensão é de novo detido e julgado por condução sem habilitação legal em 5 meses de pena efectiva, estando neste momento a cumprir pena. Estando a aguarda ainda o trânsito em julgado de outra sentença da mesma natureza.

- São reclusos com bom comportamento no Estabelecimento Prisional, um deles encontra-se em regime semi-aberto, trabalha fora do Estabelecimento, apenas regressando ao final do dia.

- No dia do acidente dois dos reclusos estavam embriagados.

- À data do acidente um dos reclusos encontrava-se desempregado, outro era empregado de balcão e o outro era pedreiro.

CAPÍTULO V
CONCLUSÕES

O combate da sinistralidade rodoviária tem evoluído de forma bastante significativa nas últimas duas décadas. As vítimas mortais resultantes dos acidentes de viação diminuíram, contudo não o suficiente.

As campanhas de prevenção rodoviária associadas às fiscalizações levadas a cabo pelas forças de segurança pública, têm contribuído para a sensibilização dos condutores, levando à redução do número de acidentes e consequentemente à redução do número de mortes. No entanto, estes valores ficam muito aquém dos desejados, sendo necessário levar a cabo outro tipo de medidas mais eficazes, como por exemplo, o novo Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, que introduz profundas alterações ao sistema vigente, uma vez que determina que os candidatos e os condutores que pretendem revalidar a carta de condução são submetidos a uma avaliação médica e psicológica, afim de verificar se os mesmos estão aptos ou não a conduzir veículos automóveis.

A Legislação referente ao Direito Rodoviário e ao Direito Penal Rodoviário tem sofrido alterações legislativas, no sentido de acompanhar a evolução da Sociedade no âmbito da sinistralidade rodoviária, adaptando-se às novas realidades.

No que se refere ao âmbito deste estudo, isto é relativamente à recolha e estudo dos dados que permitiram traçar o perfil dos homicidas nos acidentes de viação, existem alguns aspectos que têm de ser realçados.

Apesar de os processos transitados em julgado serem de conhecimento público, após a deslocação a vários Tribunais afim de consultar processos desta natureza, foi a mestranda informada que não seria possível, uma vez que, não existe uma base de dados que permita determinar se correu nesse Juízo e Secção algum processo dessa natureza e qual o seu desfecho. A única base de dados disponível é a da DGSI onde constam os Acórdãos dos Tribunais da Relação e do Supremo Tribunal de Justiça. Foi neste sítio da internet que a Mestranda recolheu dados que lhe permitiram obter resultados conclusivos sobre a matéria em estudo.

Outra das dificuldades encontradas prende-se com o facto de mesmo tendo sido autorizada a consulta de processos de reclusos e a realização das entrevistas aos mesmos, nem todos os Estabelecimentos Prisionais responderam à solicitação até à presente data, o que dificultou a recolha e obtenção de dados para a elaboração deste trabalho.

Dos dados recolhidos pode concluir-se que grande parte dos homicidas já possuíam antecedentes penais por condução sob o efeito do álcool ou por não possuírem habilitação legal que lhes permita conduzir veículos. Cerca de 25% dos condutores tinham à data do acidente uma TSA superior a 1,20 gr/litro.

O delinquente estradal por norma é um cidadão inserido na sociedade que cumpre as regras, excepto no que se prende com o direito rodoviário, encarando este ramo do direito com alguma displicência, senão vejamos, mesmo sabendo que a condução em estado de embriaguez, ou sem habilitação legal é crime, continuam a violar esta norma. Mesmo sendo condenados por este tipo de crime e sendo aplicada uma pena de multa ou suspensa, são muitas as situações de reincidência, que como resulta dos casos em estudo têm no final consequências nefastas e resultam em morte dos outros intervenientes no acidente.

Os homicidas quando confrontados com o resultado fatal do acidente, na maioria dos casos não possuem consciência crítica, isto é, encaram a morte do indivíduo como uma fatalidade e não como um fruto directo da sua atitude irresponsável e violadora das normas, seja por conduzir sob o efeito do álcool, seja por conduzir em excesso de velocidade.

Realça-se ainda que independentemente das várias condenações sucessivas pelo mesmo tipo de crime, os homicidas são tendencialmente reincidentes uma vez que não encaram a sua actuação como criminosa.

Assim, para se conseguir reduzir o número de mortes nas estradas é necessário mudar as mentalidades e passar a mensagem que a condução sob o efeito do álcool ou sem habilitação legal, e o homicídio negligente resultante de acidentes de viação são crimes tão graves como os de furto, de homicídio simples, e dão igualmente lugar à aplicação de penas de prisão efectivas.

Só a sensibilização da sociedade para estas questões irá reduzir o número de acidentes de viação e consequentemente de homicídios, pois os homicidas nos acidentes de viação, não são por norma pessoas com comportamentos desregrados e desajustados, muito pelo contrário, tratam-se do "homem médio" que é tido como um bom pai de família, um bom profissional e uma pessoa séria e honesta.

No início deste projecto existiam diversas expectativas que se foram desvanecendo no desenrolar da tese, quer pela falta de dados ou pelo difícil acesso aos dados existentes.

Estudos que envolvam instituições como os Tribunais ou Estabelecimentos Prisionais esbarram sempre em obstáculos, que no caso em apreço não se justificavam, uma vez que a mestranda é uma Profissional do Foro e necessariamente encontra-se abrangida pelo sigilo profissional.

Contudo, atendendo à actualidade e cada vez mais importância dada a esta questão, esperamos que num futuro próximo seja possível efectuar um estudo mais abrangente que nos permita compreender cada vez melhor os homicidas nos acidentes de viação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acidentes: 141 inquéritos por homicídio negligente. Disponível na: www.diario.iol.pt/sociedade/acidentes-viacao-lisboa-inqueritos-homicidio-negligencia

Acórdãos dos Tribunais da Relação disponíveis na: www.dgsi.pt

ALBERGARIA, Pedro Soares; LIMA, Pedro Mendes – Condução em Estado de Embriaguez: Aspectos Processuais e Substantivos do Regime Vigente – Revista Sub Judice, n.º 17, Maio de 2001, Pág. 57 a 70.

ALBUQUERQUE, Pinto de – Crimes de Perigo Comum e Contra a Segurança das Comunicações em Face da Revisão do Código Penal – Jornadas de Direito Criminal. Revisão do Código Penal, Volume II, 1998, p.309.

Álcool e condução – Um problema grave de saúde em Portugal. Disponível na: www.clinotavora.planetaclix.pt/saude-Alcool_e_conducao.htm

AlMEIDA, Carlota Pizarro – Código da Estrada, 2008, Edições Almedina.

ALMEIDA, Carlota Pizarro; VILALONGA, José Manuel – Código Penal, 2007, Edições Almedina.

ALMEIDA, Paulo Pereira de - Ter uma estratégia é importante – Jornal Diário de Notícias online, publicado em 07-08-2009.

Annual Statistical Report 2007 disponível na: www.erso.eu

CARE Glossary disponível na: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/care_glossary.pdf

CARVALHO, Ricardo Jorge – Segurança Rodoviária: aulas de condução serão sempre obrigatórias – Jornal Público Online, publicado em 09-02-2009.

CINTRA, Lindley; CUNHA, Celso – Nova Gramática do Português Contemporâneo-Edições João Sá Costa.

Combate à sinistralidade rodoviária disponível na: http://www.portugal.gov.pt/pt/GC17/Governo/Ministerios/MAI/Programas_e_Dossiers/Pages/20090107_MAI_Doss_Sinistralidade_Rodoviaria.aspx

Combate à sinistralidade rodoviária. Novas Medidas disponível na: http://www.aeportugal.pt/Inicio.asp?Pagina=/Aplicacoes/Noticias/Noticia&Codigo=3182

Conheça as principais causas dos acidentes de viação e previna uma das maiores causas de mortalidade em Portugal. Disponível na: http://www.minsaude.pt/portal/conteudos/enciclopedia+da+saude/prevencao/acidentes+viacao.htm

COSTA, J. Almeida e; MELO, A. Sampaio e – Dicionário da Língua Portuguesa, 8.ª ed. Porto, Porto Editora.

CUNHA, G; BRITO, B; LEAL, A. e TORGAL, J – Sinistralidade Rodoviária: Contextualização e Análise – Revista de Estudos Demográficos, n.º 41, Junho de 2007.

CUNHA, Miguel Pina e GOMES, Jorge F. – Julga-se um dos Melhores Condutores do Mundo? Estudo do Efeito “Primus Inter Pares” numa Amostra de Condutores Portugueses, Actas do Seminário Internacional Factores Humanos no Tráfego Rodoviário, 1993, p. 329 e s.

Dados de Sinistralidade 2008 Disponível na: http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=273&language=pt-PT

Decisão do Conselho de Ministros Europeu – 93/704/CE, de 30 de Novembro de 1993.

Decreto – Lei n.º 291/2007 de 21 de Agosto

Decreto-Lei n.º 313/2009 de 27 de Outubro.

Decreto-Lei n.º 83/2006 de 03 de Maio.

DIAS, Jorge de Figueiredo – Temas Básicos da Doutrina Penal, Coimbra Editora, 2001.

DIAS, Jorge de Figueiredo – Textos de Direito Penal – Doutrina Geral do Crime, Coimbra Editora, 2001.

Evolução da Sinistralidade Rodoviária em 2008 disponível na: http://www.portugal.gov.pt/pt/GC17/Governo/Ministerios/MAI/Documentos/Pages/20090320_MAI_Doc_Sinistralidade_Rodoviaria.aspx

FERREIRA, Nuno André - Mortos na estrada diminuíram 5,5% - Jornal Correio da Manhã online, publicado em 07-07-2009.

Formas inteligentes de pôr fim à matança nas estradas disponível na: www.seleccoes.pt/article/10532

GERALDES, A. Abrantes – Acidentes de Viação, Edições Almedina, 2009.

GONÇALVES, Manuel Lopes Maia – Código Penal Português Anotado e Comentado, Edições Almedina.

HENRIQUES, Manuel Leal; SANTOS, Manuel Simas – Código Penal Anotado, 2.º Volume Parte Especial, Editora Rei dos Livros.

LAM, Daniel - Sinistralidade só em 2010 incluirá mortes no hospital – Jornal Diário de Notícias online, publicado em 08-01-2009.

LATAS, António João – A Pena Acessória de Proibição de Conduzir – Revista Sub Judice, n.º 17, Maio de 2001, P. 71 a 100.

LEITÃO, Susana – Sinistralidade rodoviária custa 4, 2 milhões – Jornal Diário de Noticias Online, publicado em 01-05-2005.

LUME, Teresa – Educação Rodoviária, Uma Acção Integrada, Actas do Seminário Internacional Factores Humanos no Tráfego Rodoviário, 1993, p. 319 e s.

LUSA – Autoridade Nacional vai alterar método de contabilização das vítimas de acidentes de viação - Jornal Público online, publicado em 16-11-2008.

LUSA - Condutores que atropelam e fogem são quase sempre apanhados – Revista Visão online, publicada em 30-03-2009.

LUSA - Escolas de condução contestam proposta em estudo sobre cartas – Jornal Sol online, publicado em 24-01-2008.

LUSA - Governo congratula-se com resultados da sinistralidade rodoviária – Jornal Diário de Noticias Online, publicado em 22-06-2009.

LUSA - Governo cria observatório para segurança rodoviária – Jornal Sol online, publicado em 18-11-2007.

LUSA - Prevenção Rodoviária desvaloriza aumento de mortes na estrada em Janeiro – Jornal Público online, publicado em 05-02-2009.

LUSA - PSP deteve 50 pessoas em operação contra a sinistralidade rodoviária em Lisboa – Jornal Público online, publicado em 02-02-2009.

MENDES, Diana - Consumo de álcool só a partir de 18 anos – Jornal Diário de Notícias Online, publicado em 08-02-2009.

NETO, Abílio – Código Civil Anotado, 2007, Coimbra Editora.

OLIVEIRA, Aníbal da Silva – A Sinistralidade Rodoviária em Portugal: No Presente – No Futuro, Actas do Seminário Internacional Factores Humanos no Tráfego Rodoviário, 1993, p.211 e s.

PEREIRA, Alexandre; POUPA, Carlos – Como escrever uma tese, monografia ou livro científico usando o Word, 3.ª Edição, Edições Silabo, 2004.

PEREIRA, Rui Carlos – O Dolo de Perigo, Lisboa, Lex, 1995.

PINTO, J. Manuel de Castro; PAREIRA, Manuela; LOPES, Maria do Céu Vieira – Gramática do Português Moderno, Plátano Editora.

Portaria n.º 679/2009 de 25 de Junho.

RETO, Luís; SÁ, Jorge de – Porque nos Matamos na Estrada…e Como o Evitar, Um Estudo sobre o Comportamento dos Condutores, Notícias Editorial, 2003.

RICCA, Paulo - Número de mortes nas estradas está abaixo da realidade, defende Associação dos Cidadãos Auto-Mobilizados – Jornal Público online, publicado em 20-03-2009.

Road accidents disponível na: http://www.internationaltransportforum.org/statistics/trends/index.html#Road_Accidents

Road Safety Improved in 2008 disponível na: www.internationaltransportforum.org

RODRIGUES, Anabela Miranda – A Determinação da Medida da Pena Privativa da Liberdade, Coimbra, Coimbra Editores, 1995.

SÁ, Fernando Oliveira/Outros – Álcool e Condução: 5 Anos Depois, Separata do Boletim do Ministério da Justiça 384.

Ser peão em Portugal disponível na: www.seleccoes.pt/article/8135

SERÔDIO, Alexandra - Brisa pára acção contra acidentes – Jornal de Notícias online, publicado em 19-03-2005.

SERRANO, Mário – Medida da Pena nos Homicídios Negligentes Estradais - Revista Sub Judice – Justiça e Sociedade, n.º 17, 2001, p. 43 a 56.

SILVA, Germano Marques da – Crimes Rodoviários – Pena Acessória e Medidas de Segurança, Lisboa, Universidade Católica Editora, 1996.

SILVA, Germano Marques da – Direito Penal Português, Volume I, Editorial Verbo, 1998.

SILVA, Germano Marques da – Direito Penal Português, Volume II, Editorial Verbo, 1998.

SILVA, Germano Marques da – Direito Penal Português, Volume III, Editorial Verbo, 1999.

Sinistralidade Rodoviária *em* PORTUGAL. 1986 – 2007 disponível na: www.ansr.pt/Portals/0/not/ENSR_ISCTE.pdf

VIEIRA, Francisco Marques – Direito Penal Rodoviário – Os Crimes dos Condutores, Publicações Universidade Católica, Porto 2007.

WIRREN, Franz, Dicionário Ilustrado Novo Michaelis, TOMO I, Inglês-Português, Edições Melhoramentos.

WIRREN, Franz, Dicionário Ilustrado Novo Michaelis, TOMO II, Inglês-Português, Edições Melhoramentos.

WIRREN, Franz, Dicionário Ilustrado Novo Michaelis, TOMO III, Português - Inglês, Edições Melhoramentos.

WIRREN, Franz, Dicionário Ilustrado Novo Michaelis, TOMO IV, Português - Inglês, Edições Melhoramentos.

Work-related road safety, disponível na: www.erso.eu/knowledge/content/60_work/work_related_road_safety.htm

Anexos

MODELO DE RECOLHA DE DADOS DOS PROCESSOS JUDICIAIS

Tribunal_____

Juízo/Vara _____ Secção_____

Número de processo _____

Sexo : M___ F____ Idade_____ Profissão_____

Possui habilitação legal para conduzir? Sim_____ Não_____

Há quanto tempo?_____

Possui antecedentes criminais? Sim___ Não____

Tipo de crime?_____

Estava alcoolizado? Sim____ Não____

Quantas mortes resultaram do acidente?_____

Quantos feridos resultaram do Acidente?_____

Pena em que foi condenado:

Pena efectiva? Sim_____ Não_____ Período?_____

Pena suspensa? Sim____ Não_____ Período?_____

Pena de Multa? Sim____ Não_____ Montante?_____

Trabalho a favor da comunidade ? Sim____ Não____
Período_____

Inibição de conduzir? Sim____ Não_____ Período?_____

MODELO DE INQUÉRITO

INQUÉRITO ANÓNIMO

1.Sexo : Masculino Feminino

2.Idade: _____

3.Grau de Escolaridade: _____

4.Profissão : _____

5.Estado civil : solteiro casado viúvo

6.Possui carta de condução: não sim

6.1.Se sim há quantos anos?_____

6.2.Categorias :_____

6.3Teve de repetir o exame de código? Não Sim

6.3.1.Se sim quantas vezes?_____

6.4.Teve de repetir o exame de condução? Não Sim

6.4.1.Se sim quantas vezes?_____

7.Teve acidentes de viação? Não Sim

7.1.Se sim, quantos ?_____

7.2.De que tipo? Colisão Despiste

7.3.Era o condutor? Não Sim

8.Que tipo de veículo conduzia? _____

8.1.Meios de Protecção utilizados: cinto de segurança Capacete Cinta Abdominal

9.Do acidente resultaram mortes? Não Sim

9.1.Se sim, quantas?_____

9.2.No dia do acidente estava sóbrio? Não Sim

9.2.1..Tinha consumido álcool? Não Sim

9.2.2.Se sim, qual a quantidade ingerida e quais as bebidas?_____
_____

10.Tinha consumido drogas? Não Sim

10.1.Se sim, quais?_____

11.Tinha tomado medicamentos? Não Sim

11.1Se sim, de que tipo?_____

12.Tem antecedentes criminais?_____

12.1Condução sem habilitação legal? Não Sim

12.2Condução sob o efeito do álcool? Não Sim

12.3Homicídio? Não Sim

12.4.Por Furto ? Não Sim

12.5. Outros? Não Sim

12.5.1.Se sim, quais?_____

13.Padece de alguma doença? Não Sim

13.1.Se sim, qual?_____

13.1.1.Há quanto tempo?_____

14.Tem restrições na carta de condução? Não Sim

14.1.Se sim, quais?_____

15. Está a cumprir pena porque tipo de crime?_____

LEGISLAÇÃO

93/704/CE: Decisão do Conselho, de 30 de Novembro de 1993, relativa à criação de um banco de dados comunitário sobre os acidentes de circulação rodoviária

Jornal Oficial nº L 329 de 30/12/1993 p. 0063 - 0065
Edição especial finlandesa: Capítulo 7 Fascículo 5 p. 0069
Edição especial sueca: Capítulo 7 Fascículo 5 p. 0069

DECISÃO DO CONSELHO de 30 de Novembro de 1993 relativa à criação de um banco de dados comunitário sobre os acidentes de circulação rodoviária (93/704/CE)

O CONSELHO DA UNIAO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 213º,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Considerando que o Parlamento Europeu aprovou uma resolução relativa à adopção de medidas comuns destinadas a reduzir o número de acidentes rodoviários (2);

Considerando a resolução do Conselho e dos Representantes dos Governos dos Estados-membros, reunidos em Conselho, de 21 de Junho de 1991, solicitando à Comissão que elabore e aplique um programa comunitário de medidas concretas destinadas a realizar novas iniciativas comuns e a aproximar as actuais experiências nacionais nos diversos domínios de acção e investigação que actuam na luta contra os acidentes rodoviários e respectivas consequências para as vítimas (3);

Considerando que a criação de um banco de dados comunitário sobre os acidentes de circulação rodoviária é uma das prioridades definidas pelo grupo de trabalho de alto nível dos representantes dos governos dos Estados-membros;

Considerando que, no seu « livro branco » sobre o futuro desenvolvimento da política comum dos transportes e na comunicação sobre um programa de acção em matéria de segurança rodoviária, a Comissão considera que, dadas as diferenças consideráveis existentes entre os níveis de segurança rodoviária dos diferentes Estados-membros, a primeira prioridade neste domínio deve consistir em promover as trocas de informação e experiências, através da constituição de um banco de dados comunitário;

Considerando que os Estados-membros recolhem os dados relativos aos acidentes de circulação rodoviária ocorridos nos seus territórios, e os reúnem em ficheiros informatizados, mas que não existe actualmente um banco comum que permita aceder a esses ficheiros ou explorar os dados assim recolhidos;

Considerando que um banco de dados criado e gerido ao nível da Comunidade permitirá identificar e quantificar os problemas, avaliar a eficácia das medidas tomadas e determinar a pertinência de uma acção comunitária;

Considerando que a criação e gestão de um banco de dados desse tipo não pode ser realizada pelos Estados-membros individualmente; que, por conseguinte, a Comunidade, observando o princípio da subsidiariedade, apenas intervém na medida do necessário para garantir, por um lado, o agrupamento dos dados contidos nos ficheiros estatísticos dos Estados-membros e, por outro, uma coordenação estreita entre Estados-membros, na perspectiva do bom funcionamento de um banco de dados comunitário;

Considerando que é conveniente prever as modalidades de transmissão à Comissão dos dados estatísticos existentes nos Estados-membros e, nomeadamente, fixar a periodicidade, o prazo e a natureza do suporte de transmissão;

Considerando que a análise dos problemas de segurança rodoviária deve incidir prioritariamente nos acidentes de que resultem danos não patrimoniais decorrentes de lesões corporais, mas que, em contrapartida, a informação relativa à identificação das pessoas não é necessária a esse tipo de análise;

Considerando que é conveniente que a Comissão adopte disposições destinadas a garantir a protecção dos dados abrangidos pelo segredo estatístico,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

1. Os Estados-membros elaborarão estatísticas referentes aos acidentes de circulação rodoviária de que resultem lesões corporais, ocorridos nos seus territórios.

2. Para efeitos da presente decisão, entende-se por acidente de que resultem lesões corporais, qualquer colisão entre utentes da estrada que envolva pelo menos um veículo em movimento, circulando numa via pública normalmente aberta à circulação e que tenha provocado ferimentos e/ou a morte de um ou mais utentes da estrada.

Artigo 2º

1. Os dados relativos aos acidentes de que resultem lesões corporais ocorridos durante um ano, constantes dos ficheiros informatizados ao mais alto grau de centralização existente, serão comunicados pelos Estados-membros, ao nível da unidade estatística, ao Serviço de Estatística das Comunidades Europeias, a seguir designado « SECE ». No âmbito da presente decisão, a unidade estatística é o acidente de que resultem lesões corporais.

2. Os dados referidos no nº 1 serão comunicados pela primeira vez até 31 de Março de 1994 relativamente aos anos de 1991 e 1992 e, quanto aos anos seguintes, o mais tardar nove meses após o final do respectivo ano de referência.

3. No caso de serem abrangidos pelo segredo estatístico, de acordo com as disposições nacionais a que se refere o nº 1, estes dados devem ser igualmente transmitidos ao SECE, que os gerirá nos termos do Regulamento (Euratom, CEE) nº 1588/90 (1).

4. A Comissão, de acordo com o procedimento previsto no artigo 5º, determinará os elementos que não devem ser incluídos nos ficheiros transmitidos.

Artigo 3º

1. Na medida do possível, a transmissão dos dados efectuar-se-á através de um suporte de leitura cuja natureza e formato serão propostos pela Comissão.

2. Se os Estados-membros introduzirem correcções nos dados estatísticos após a transmissão do ficheiro ao SECE, deverão enviar uma cópia completa do ficheiro actualizado a esse serviço.

3. Os Estados-membros que desejem alterar a forma ou o conteúdo do seu ficheiro devem informar previamente a Comissão. Se os Estados-membros tiverem de alterar ficheiros já transmitidos ao SECE, deverão enviar à Comissão novas versões destes.

4. Cada Estado-membro é responsável pela qualidade dos dados estatísticos que transmite.

5. A Comissão é responsável pelo tratamento dos dados recebidos.

Artigo 4º

1. A Comissão é responsável pela difusão dos dados recebidos. As modalidades de acesso às estatísticas relativas aos acidentes de circulação rodoviária de que resultem lesões corporais centralizadas pela Comissão, as eventuais publicações, bem como qualquer elemento útil ao bom funcionamento do banco de dados comunitário que reúne essas estatísticas, serão estabelecidos pela Comissão, de acordo com o procedimento previsto no artigo 5º

2. A Comissão examinará com os Estados-membros os problemas de ordem metodológica e técnica colocados pela constituição e transmissão das estatísticas ou sua metodologia de recolha, de modo a encontrar soluções que permitam tornar progressivamente tão compatíveis e comparáveis quanto possível os dados relativos aos diversos Estados-membros.

Artigo 5º

1. Sempre que se faça referência ao procedimento previsto no presente artigo, a Comissão será coadjuvada pelo Comité para o Programa Estatístico instituído pela Decisão 89/382/CEE, Euratom (2).

2. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto, num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta.

A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 6º

Três anos após o início de aplicação da presente decisão, a Comissão apresentará ao Conselho:

a) Um relatório de avaliação dos resultados obtidos com a execução das acções previstas nos artigos 2º, 3º e 4º, incluindo a oportunidade de continuar estas acções;

b) As orientações decorrentes desse relatório para o eventual prosseguimento das acções previstas na presente decisão.

Artigo 7º

Os Estados-membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 30 de Novembro de 1993.

Pelo Conselho

O Presidente

G. COËME

(1) JO nº C 225 de 20. 8. 1993, p. 6.

(2) JO nº C 68 de 24. 3. 1986, p. 35.

(3) JO nº C 178 de 9. 7. 1991, p. 1.

(4) JO nº L 151 de 15. 6. 1990, p. 1.

(5) JO nº L 181 de 28. 6. 1989, p. 47.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO

Decreto-Lei n.º 82/2006

de 3 de Maio

O Decreto-Lei n.º 359/91, de 21 de Setembro, procedeu à transposição para a ordem jurídica nacional das Directivas do Conselho das Comunidades Europeias n.ºs 87/102/CEE, de 22 de Dezembro de 1986, e 90/88/CEE, de 22 de Fevereiro, relativas ao crédito ao consumo.

A prática tem demonstrado que a aplicação daquele decreto-lei, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 101/2000, de 2 de Junho, não tem garantido uma eficaz transparência das comunicações comerciais dirigidas aos consumidores, pondo assim em causa a sua capacidade para, de forma consciente e esclarecida, formarem a sua vontade de contratar.

Assim, por este motivo, o presente decreto-lei vem estabelecer que a taxa anual de encargos efectiva global (TAEG) deve ser apresentada sistematicamente em todas as comunicações comerciais, e não só quando seja mencionada a taxa de juros ou outro valor relacionado com o custo do crédito.

Deste modo, toda a comunicação comercial deve indicar a TAEG para cada modalidade de crédito que vise promover, mesmo quando se apresente o crédito como gratuito, sem juros ou se utilize na mensagem uma outra expressão equivalente.

Com este alargamento da obrigatoriedade de indicar a TAEG, pretende-se dar mais transparência ao mercado do crédito ao consumo e, simultaneamente, prevenir comportamentos menos cuidadosos por parte dos consumidores no recurso ao crédito, contribuindo-se, assim, para a diminuição do risco de sobreendividamento das famílias e dos consumidores.

Nesse sentido, estabelece-se a obrigatoriedade de indicação da TAEG, de forma legível e perceptível, nas comunicações comerciais, incluindo a publicidade, relativas ao crédito ao consumo.

Foi promovida a audição dos membros do Conselho Nacional do Consumo.

Foram ouvidas a União Geral dos Consumidores, a Federação Nacional das Cooperativas de Consumo e a Associação dos Consumidores da Região Autónoma dos Açores.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 359/91, de 21 de Setembro

Os artigos 5.º e 17.º do Decreto-Lei n.º 359/91, de 21 de Setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 101/2000, de 2 de Junho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 5.º

Comunicações comerciais

1 — Sem prejuízo das normas aplicáveis em geral à actividade publicitária, toda a comunicação comercial, incluindo a publicidade, em que um agente económico se proponha conceder crédito ou servir de intermediário para a celebração de contratos de crédito deve indicar sempre a TAEG para cada modalidade de crédito a que essa comunicação se refere, mesmo que apresente o crédito como gratuito, sem juros ou utilize expressões equivalentes.

2 — Se, em função das condições concretas do crédito, houver lugar à aplicação de diferentes TAEG, devem ser indicadas todas as TAEG aplicáveis.

3 — A indicação da TAEG que, pelo seu tratamento gráfico ou áudio-visual, não seja facilmente legível ou perceptível pelo consumidor não cumpre o disposto nos números anteriores.

4 — *(Anterior n.º 2.)*

Artigo 17.º

[...]

1 — A infracção ao disposto no artigo 5.º constitui contra-ordenação punível com coima de € 1746 a € 3740 ou de € 5000 a € 40 000, consoante o infractor seja pessoa singular ou colectiva.

2 — .....»

Artigo 2.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no prazo de 60 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Março de 2006. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Teixeira dos Santos — Alberto Bernardes Costa — Manuel António Gomes de Almeida de Pinho.*

Promulgado em 19 de Abril de 2006.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 20 de Abril de 2006.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

Decreto-Lei n.º 83/2006

de 3 de Maio

Nas relações entre as entidades seguradoras e os seus segurados e terceiros, em caso de sinistros do ramo automóvel, parte da conflitualidade existente ocorre em virtude da falta de um instrumento disciplinador que vincule o obrigado ao cumprimento de prazos na regularização dos sinistros. Esta ausência de regulamentação não permite ao segurado e ao terceiro lesado afirmar que a obrigação é perfeitamente cumprida.

A instituição do mecanismo da «Declaração amigável de acidente automóvel» acarretou resultados positivos na celeridade da regularização dos sinistros. Não obstante este facto e o esforço que vem sendo feito pelas empresas de seguros, subsiste, ainda, entre as partes algum conflito, que deverá ser evitado.

Com efeito, para o reforço da protecção dos interesses económicos dos consumidores a que se referem os artigos 3.º e 9.º da Lei de Defesa do Consumidor, há a necessidade de serem fixados prazos em relação aos vários procedimentos exigidos para a regularização do sinistro que estabeleçam um horizonte temporal determinado e que permitam a regularização em tempo útil,

sem demoras injustificadas, em consonância, aliás, com o Programa do XVII Governo Constitucional, que reconhece que a promoção dos direitos e interesses dos consumidores têm contribuído para fazer da política de defesa do consumidor um importante factor de modernização das economias e de melhoria das condições de vida dos cidadãos.

No mesmo sentido do reforço da defesa dos interesses económicos dos consumidores, definiu-se, de forma clara e objectiva, o que deve ser considerado como perda total do veículo em consequência de um sinistro automóvel, bem como os elementos de cálculo da respectiva indemnização. Por outro lado, verificando-se a imobilização do veículo sinistrado, o lesado passa a ter direito a um veículo de substituição de características semelhantes a partir da data em que a empresa de seguros assuma a responsabilidade exclusiva pelo ressarcimento dos danos resultantes do acidente.

Foram também estabelecidos princípios base da gestão de sinistros, que vão imprimir uma maior transparência à actividade das empresas de seguros na regularização dos sinistros de automóveis, bem como permitir o acesso dos consumidores à informação relevante nesta matéria. De entre estes princípios, destacam-se a obrigação de informar o segurado sobre o estado do processo de regularização de sinistros e a disponibilização a qualquer interessado de tempos médios de regularização de sinistros.

Com vista a assegurar uma maior celeridade da análise das circunstâncias em que o sinistro ocorreu, instituiu-se que a participação de um sinistro tanto pode ser feita em impresso próprio fornecido pela empresa de seguros, de acordo com o modelo aprovado pelo Instituto de Seguros de Portugal, como através da utilização de outros meios de comunicação, desde que fique registo escrito ou gravado.

No futuro, e estando disponível um sistema de referência com vista à valorização padronizada dos danos corporais decorrentes de acidentes de viação, poderão ser fixados procedimentos com vista ao ressarcimento desse tipo de danos.

O presente decreto-lei antecipa, relativamente aos danos materiais, a transposição para a ordem jurídica nacional de parte da 5.ª Directiva do Seguro Automóvel, Directiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas n.ºs 72/166/CEE, do Conselho, de 24 de Abril, 84/5/CEE, do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983, 88/357/CEE, do Conselho, de 22 de Junho, 90/232/CEE, do Conselho, de 14 de Maio, e 2000/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Maio, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis.

Com efeito, é transposta a parte do n.º 4 do artigo 4.º da 5.ª Directiva do Seguro Automóvel que adita um artigo 4.º-E à Directiva n.º 2000/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Maio, relativa à extensão do chamado «procedimento de oferta razoável» à generalidade dos sinistros regularizáveis ao abrigo de contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, embora excluindo, para já, a aplicação do regime ao Fundo de Garantia Automóvel e ao Gabinete Português da Carta Verde.

Este «procedimento de oferta razoável» é também aplicável aos contratos de seguro automóvel que incluam coberturas facultativas relativas aos danos próprios sofridos pelos veículos seguros, desde que os sinistros tenham ocorrido em virtude de choque, colisão ou capotamento.

Foi promovida a audição dos membros do Conselho Nacional do Consumo.

Foram ouvidos, a título facultativo, o Instituto de Seguros de Portugal e a Associação Portuguesa de Seguradores.

Foram ouvidas a União Geral dos Consumidores, a Federação Nacional das Cooperativas de Consumo e a Associação dos Consumidores da Região Autónoma dos Açores.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei procede à transposição parcial para a ordem jurídica nacional da Directiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas n.ºs 72/166/CEE, do Conselho, de 24 de Abril, 84/5/CEE, do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983, 88/357/CEE, do Conselho, de 22 de Junho, 90/232/CEE, do Conselho, de 14 de Maio, e 2000/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Maio, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis.

2 — O presente decreto-lei fixa ainda as regras e os procedimentos a observar pelas empresas de seguros com vista a garantir, de forma pronta e diligente, a assunção da sua responsabilidade e o pagamento das indemnizações devidas em caso de sinistro no âmbito do seguro automóvel.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro

Os artigos 33.º e 37.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 122/2005, de 29 de Julho, 44/2005, de 23 de Fevereiro, 72-A/2003, de 14 de Abril, 301/2001, de 23 de Novembro, 368/97, de 23 de Dezembro, 68/97, de 3 de Abril, 224-A/96, de 26 de Novembro, 3/96, de 25 de Janeiro, 130/94, de 19 de Maio, 358/93, de 14 de Outubro, 18/93, de 23 de Janeiro, 122/92, de 2 de Julho, 415/89, de 30 de Novembro, 394/87, de 31 de Dezembro, 81/87, de 20 de Fevereiro, 436/86, de 31 de Dezembro, e 122-A/86, de 30 de Maio, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 33.º

Entidades fiscalizadoras

Sem prejuízo do disposto no capítulo V-A, o cumprimento das obrigações estabelecidas neste decreto-lei e nas disposições regulamentares é fiscalizado pelas autoridades com poderes de fiscalização referidas no Código da Estrada e ainda pela Brigada Fiscal da Guarda Nacional Republicana e pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo relativamente a veículos entrados por via marítima ou aérea que não se encontrem matriculados em outros Estados membros da União Europeia ou em países terceiros cujos gabinetes nacionais de seguros, tendo aderido à Convenção Complementar entre Gabinetes Nacionais, não provenham de um Estado membro.

Artigo 37.º

Sanções aplicáveis às seguradoras

Sem prejuízo do disposto no capítulo V-A, o incumprimento pelas empresas de seguros das disposições legais e regulamentares sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel é punível nos termos do regime sancionatório relativo ao exercício da actividade seguradora.»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro

São aditados ao Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 122/2005, de 29 de Julho, 44/2005, de 23 de Fevereiro, 72-A/2003, de 14 de Abril, 301/2001, de 23 de Novembro, 368/97, de 23 de Dezembro, 68/97, de 3 de Abril, 224-A/96, de 26 de Novembro, 3/96, de 25 de Janeiro, 130/94, de 19 de Maio, 358/93, de 14 de Outubro, 18/93, de 23 de Janeiro, 122/92, de 2 de Julho, 415/89, de 30 de Novembro, 394/87, de 31 de Dezembro, 81/87, de 20 de Fevereiro, 436/86, de 31 de Dezembro, e 122-A/86, de 30 de Maio, o capítulo II-A, «Da regularização dos sinistros», com os artigos 20.º-A a 20.º-O, e o capítulo V-A, «Da garantia do regime de regularização de sinistros», com os artigos 35.º-A a 35.º-D, com a seguinte redacção:

«CAPÍTULO II-A

Da regularização dos sinistros

Artigo 20.º-A

Objecto

O presente capítulo fixa as regras e os procedimentos a observar pelas empresas de seguros com vista a garantir, de forma pronta e diligente, a assunção da sua responsabilidade e o pagamento das indemnizações devidas em caso de sinistro no âmbito do seguro de responsabilidade civil automóvel.

Artigo 20.º-B

Âmbito

1 — O regime previsto no presente capítulo não se aplica:

a) A sinistros em que se tenham verificado danos corporais;
b) Aos danos em mercadorias ou em outros bens transportados nos veículos intervenientes nos sinistros;
c) A sinistros relativamente aos quais se formulem pedidos indemnizatórios de lucros cessantes decorrentes da imobilização desses veículos;
d) A sinistros cujos danos indemnizáveis totais excedam o capital mínimo legalmente estabelecido para o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

2 — Nos casos em que, sendo aplicável a lei portuguesa, a regularização do sinistro deva efectuar-se fora do território português, os prazos previstos no presente capítulo podem ser ultrapassados em situação devidamente fundamentada.

3 — A aplicação do regime estabelecido no presente capítulo aos casos previstos no número anterior não prejudica a aplicação do artigo 44.º quando este garanta uma regularização mais célere do sinistro.

4 — Para os efeitos da aplicação do presente capítulo aos acidentes previstos no título II, o lesado pode apresentar o seu pedido de indemnização ao representante para sinistros previsto no artigo 43.º

5 — Para a aplicação do regime previsto no presente capítulo não é necessário que os interessados tenham chegado a acordo sobre os factos ocorridos aquando do sinistro.

Artigo 20.º-C

Princípios base da gestão de sinistros

1 — Aquando da celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, a empresa de seguros deve prestar informação relevante relativamente aos procedimentos que adopta em caso de sinistro.

2 — Para os efeitos do disposto no número anterior, a empresa de seguros deve disponibilizar informação escrita de forma legível, simples e objectiva quanto aos prazos a que se compromete, tendo em conta a tipologia dos sinistros.

3 — A informação prevista no número anterior deve estar disponível para consulta pelo público.

4 — Os procedimentos a adoptar pela empresa de seguros devem constar de um manual interno de regularização de sinistros, cuja implementação e actualização é assegurada por pessoal com adequada qualificação técnica.

5 — A empresa de seguros deve levar regularmente a cabo auditorias internas que permitam avaliar a qualidade nas diversas fases do processo de regularização dos sinistros abrangidos por este capítulo, com especial incidência naqueles cuja responsabilidade foi, ainda que parcialmente, declinada.

6 — Os métodos de avaliação dos danos materiais decorrentes de um sinistro utilizados pela empresa de seguros devem ser razoáveis, adequados e coerentes.

7 — A empresa de seguros deve dispor de um sistema, cujos princípios de funcionamento devem estar consignados em documento escrito e devem estar disponíveis para consulta pelos seus clientes, que garanta um adequado tratamento das queixas e reclamações apresentadas por aqueles ou por terceiros lesados em sede de regularização de sinistros.

8 — A empresa de seguros deve garantir que o serviço ou a unidade orgânica responsável pela aceitação e regularização de sinistros abrangidos pelo presente capítulo esteja acessível, em condições efectivas, aos seus clientes e a eventuais terceiros lesados.

9 — A empresa de seguros deve disponibilizar a qualquer interessado informação relativa aos tempos médios de regularização dos sinistros.

Artigo 20.º-D

Obrigações do tomador do seguro e do segurado em caso de sinistro

1 — Em caso de sinistro, o tomador do seguro ou o segurado, sob pena de responder por perdas e danos, obriga-se a:

a) Comunicar tal facto à empresa de seguros no mais curto prazo de tempo possível, nunca superior a oito dias a contar a partir do dia da ocorrência ou do dia em que tenha conhecimento da mesma, fornecendo todas as indicações e pro-

vas documentais e ou testemunhais relevantes para uma correcta determinação das responsabilidades;
b) Tomar as medidas ao seu alcance no sentido de evitar ou limitar as consequências do sinistro.

2 — O tomador do seguro e o segurado não podem, também, sob pena de responder por perdas e danos:

a) Abonar extrajudicialmente a indemnização reclamada ou adiantar dinheiro, por conta, em nome ou sob a responsabilidade da empresa de seguros, sem a sua expressa autorização;
b) Dar ocasião, ainda que por omissão ou negligência, a sentença favorável a terceiro ou, quando não der imediato conhecimento à empresa de seguros, a qualquer procedimento judicial intentado contra ele por motivo de sinistro a coberto da respectiva apólice.

3 — Em caso de reclamação por terceiro lesado, se o tomador do seguro ou o segurado não efectuar a participação decorridos oito dias após ter sido notificado para o efeito pela empresa de seguros, e sem prejuízo da regularização do sinistro com base na prova apresentada pelo terceiro lesado, bem como nas averiguações e nas peritagens que se revelem necessárias, constitui-se imediatamente, salvo impossibilidade absoluta que não lhe seja imputável, na obrigação de pagar à empresa de seguros uma penalidade correspondente ao prémio comercial do seguro obrigatório da anuidade em que ocorreu o sinistro.

Artigo 20.º-E

Forma de participação do sinistro

1 — A participação do sinistro deve ser feita em impresso próprio fornecido pela empresa de seguros ou disponível no seu sítio na Internet, de acordo com o modelo aprovado pelo Instituto de Seguros de Portugal, ou por qualquer outro meio de comunicação que possa ser utilizado sem a presença física e simultânea das partes, desde que dela fique registo escrito ou gravado.
2 — Quando a participação do sinistro seja assinada conjuntamente por ambos os condutores envolvidos no sinistro, presume-se que o sinistro se verificou nas circunstâncias, nos moldes e com as consequências constantes da mesma, salvo prova em contrário por parte da empresa de seguros.

Artigo 20.º-F

Diligência e prontidão da empresa de seguros

1 — Sempre que lhe seja comunicada pelo tomador do seguro, pelo segurado ou pelo terceiro lesado a ocorrência de um sinistro automóvel coberto por um contrato de seguro, a empresa de seguros deve:

a) Proceder ao primeiro contacto com o tomador do seguro, com o segurado ou com o terceiro lesado no prazo de dois dias úteis, marcando as peritagens que devam ter lugar;
b) Concluir as peritagens no prazo dos oito dias úteis seguintes ao fim do prazo mencionado na alínea anterior;
c) Em caso de necessidade de desmontagem, o tomador do seguro e o segurado ou o terceiro lesado devem ser notificados da data da conclusão das peritagens, as quais devem ser concluídas no prazo máximo dos 12 dias úteis seguintes ao fim do prazo mencionado na alínea *a*);
d) Disponibilizar os relatórios das peritagens no prazo dos quatro dias úteis após a conclusão destas;
e) Comunicar a assunção da responsabilidade no prazo de 30 dias úteis, a contar a partir do termo do prazo fixado na alínea *a*), informando desse facto o tomador do seguro ou segurado e o terceiro lesado, por escrito ou por documento electrónico;
f) Na comunicação referida na alínea anterior, a empresa de seguros deve mencionar, ainda, que o proprietário do veículo deve dar a ordem de reparação, caso esta deva ter lugar.

2 — Se a empresa de seguros não detiver a direcção efectiva da reparação, os prazos previstos nas alíneas *b*) e *c*) do número anterior contam-se a partir do dia em que existe disponibilidade da oficina e autorização do proprietário do veículo.
3 — Existe direcção efectiva da reparação por parte da empresa de seguros quando a oficina onde é realizada a peritagem é indicada pela empresa de seguros e é aceite pelo lesado.
4 — Nos casos em que a empresa de seguros entenda dever assumir a responsabilidade, contrariando a declaração da participação de sinistro na qual o tomador do seguro ou o segurado não se considera responsável pelo mesmo, estes podem apresentar, no prazo de cinco dias úteis a contar a partir da comunicação a que se refere a alínea *e*) do n.º 1, as informações que entenderem convenientes para uma melhor apreciação do sinistro.
5 — A decisão final da empresa de seguros relativa à situação descrita no número anterior deve ser comunicada, por escrito ou por documento electrónico, ao tomador do seguro ou ao segurado, no prazo de dois dias úteis após a apresentação por estes das informações aí mencionadas.
6 — Os prazos referidos nas alíneas *b*) a e) do n.º 1:

a) São reduzidos a metade havendo declaração amigável de acidente automóvel;
b) Duplicam aquando da ocorrência de factores climatéricos excepcionais ou da ocorrência de um número de acidentes excepcionalmente elevado em simultâneo.

7 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a empresa de seguros deve proporcionar ao tomador do seguro ou ao segurado e ao terceiro lesado informação regular sobre o andamento do processo de regularização do sinistro.
8 — Os prazos previstos no presente artigo suspendem-se nas situações em que a empresa de seguros se encontre a levar a cabo uma investigação por suspeita fundamentada de fraude.

Artigo 20.º-G

Proposta razoável

1 — A posição prevista na alínea *e*) do n.º 1 ou no n.º 5 do artigo anterior consubstancia-se numa proposta razoável de indemnização, no caso de a responsabilidade não ser contestada e de o dano sofrido ser quantificável.
2 — Em caso de incumprimento dos deveres fixados na alínea *e*) do n.º 1 ou no n.º 5 do artigo anterior, quando revistam a forma constante do número anterior,

são devidos juros no dobro da taxa legal prevista na lei aplicável ao caso sobre o montante da indemnização fixado pelo tribunal ou, em alternativa, sobre o montante da indemnização proposto para além do prazo pela empresa de seguros, que seja aceite pelo lesado, e a partir do fim desse prazo.

3 — Se o montante proposto nos termos da proposta razoável for manifestamente insuficiente, são devidos juros no dobro da taxa prevista na lei aplicável ao caso, sobre a diferença entre o montante oferecido e o montante fixado ou acolhido na decisão judicial, contados a partir do dia seguinte ao final do prazo previsto na alínea *e*) do n.º 1 ou no n.º 5 do artigo anterior até à data da decisão judicial ou até à data estabelecida na decisão judicial.

Artigo 20.º-H

Resposta fundamentada

1 — A comunicação da assunção da responsabilidade, nos termos previstos na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 20.º-F, ou da decisão final, prevista no n.º 5 do mesmo artigo, consubstancia-se numa resposta fundamentada em todos os pontos invocados no pedido nos seguintes casos:

a) A responsabilidade tenha sido rejeitada;
b) A responsabilidade não tenha sido claramente determinada;
c) Os danos sofridos não sejam totalmente quantificáveis.

2 — Em caso de atraso no cumprimento dos deveres fixados na alínea *e*) do n.º 1 ou no n.º 5 do artigo 20.º-F, quando revistam a forma constante do número anterior, para além dos juros devidos a partir do 1.º dia de atraso sobre o montante previsto no n.º 2 do artigo anterior, esta constitui-se devedora para com o lesado e para com o Instituto de Seguros de Portugal, em partes iguais, de uma quantia de € 200 por cada dia de atraso.

Artigo 20.º-I

Perda total

1 — Entende-se que um veículo interveniente num acidente se considera em situação de perda total, na qual a obrigação de indemnização é cumprida em dinheiro e não através da reparação do veículo, quando se verifique uma das seguintes hipóteses:

a) Tenha ocorrido o seu desaparecimento ou a sua destruição total;
b) Se constate que a reparação é materialmente impossível ou tecnicamente não aconselhável, por terem sido gravemente afectadas as suas condições de segurança;
c) Se constate que o valor estimado para a reparação dos danos sofridos, adicionado do valor do salvado, ultrapassa 100 % do valor venal do veículo imediatamente antes do sinistro.

2 — O valor venal do veículo antes do sinistro é calculado com base no valor de venda no mercado no momento anterior ao acidente ou com base nas tabelas de desvalorização comummente utilizadas, se superior.

3 — O valor da indemnização por perda total é determinado com base no valor venal do veículo, calculado nos termos do número anterior, deduzido do valor do respectivo salvado, caso este permaneça na posse do seu proprietário.

4 — Nos veículos de idade superior a cinco anos, para a determinação do valor da indemnização por perda total, a percentagem a que se refere a alínea *c*) do n.º 1 é majorada em 2 % por cada ano de antiguidade acima de cinco anos, com o limite de 20 %.

5 — Ao propor o pagamento de uma indemnização com base no conceito de perda total, a empresa de seguros está obrigada a prestar, cumulativamente, as seguintes informações ao lesado:

a) A identificação da entidade que efectuou a quantificação do valor estimado da reparação e a apreciação da sua exequibilidade;
b) O valor de venda no mercado no momento anterior ao acidente;
c) O valor de venda com base nas tabelas de desvalorização comummente utilizadas;
d) A estimativa do valor do respectivo salvado e a identificação de quem se compromete a adquiri-lo com base nessa avaliação.

Artigo 20.º-J

Veículo de substituição

1 — Verificando-se a imobilização do veículo sinistrado, o lesado tem direito a um veículo de substituição de características semelhantes a partir da data em que a empresa de seguros assuma a responsabilidade exclusiva pelo ressarcimento dos danos resultantes do acidente, nos termos previstos nos artigos anteriores.

2 — No caso de perda total do veículo imobilizado, nos termos e condições do artigo 20.º-I, a obrigação mencionada no número anterior cessa no momento em que a empresa de seguros coloque à disposição do lesado o pagamento da indemnização.

3 — A empresa de seguros responsável comunica ao lesado a identificação do local onde o veículo de substituição deve ser levantado e a descrição das condições da sua utilização.

4 — O veículo de substituição deve estar coberto por um seguro de cobertura igual ao seguro existente para o veículo imobilizado, cujo custo fica a cargo da empresa de seguros responsável.

5 — O disposto neste artigo não prejudica o direito de o lesado ser indemnizado, nos termos gerais, no excesso de despesas em que incorreu com transportes em consequência da imobilização do veículo durante o período em que não dispôs do veículo de substituição.

6 — Sempre que a reparação seja efectuada em oficina indicada pelo lesado, a empresa de seguros disponibiliza o veículo de substituição pelo período estritamente necessário à reparação, tal como indicado no relatório da peritagem.

Artigo 20.º-L

Pagamento da indemnização

1 — A empresa de seguros responsável deve proceder ao pagamento ao lesado da indemnização decorrente do sinistro no prazo de oito dias úteis a contar a partir da data da assunção da responsabilidade, nos termos da alínea *e*) do n.º 1 ou do n.º 5 do artigo 20.º-F, e mediante a apresentação dos respectivos documentos comprovativos.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o pagamento aos terceiros prestadores de serviços em prazos mais dilatados, desde que tal tenha sido com eles convencionado e daí não decorra um agravamento das condições de ressarcimento dos danos sofridos pelo lesado.

3 — No caso em que a empresa de seguros não proceda ao pagamento da indemnização que por ela seja devida no prazo fixado no n.º 1, esta deve pagar ao lesado juros de mora, no dobro da taxa legal, sobre o montante devido e não pago, desde a data em que tal quantia deveria ter sido paga, nos termos deste artigo, até à data em que esse pagamento venha a concretizar-se.

4 — Verificando-se uma situação de perda total, em que a empresa de seguros adquira o salvado, o pagamento da indemnização fica dependente da entrega àquela do documento único automóvel ou do título de registo de propriedade e do livrete do veículo.

Artigo 20.º-M

Reclamações e arbitragem

1 — Sem prejuízo de outras competências fixadas na lei, compete ao Instituto de Seguros de Portugal a recepção das reclamações e a prestação de informações relativas à aplicação do disposto no presente capítulo.

2 — As empresas de seguros devem, nas suas comunicações com os tomadores de seguros, com os segurados ou com os terceiros lesados, prestar informação sobre a sua adesão à arbitragem voluntária, indicando as entidades que procedem a essa arbitragem.

3 — Se o tomador do seguro, o segurado ou o terceiro lesado não concordar com a decisão comunicada nos termos da alínea *e*) do n.º 1 ou do n.º 5 do artigo 20.º-F e não aceitar o recurso à arbitragem, a empresa de seguros fica dispensada do cumprimento dos prazos previstos no artigo 20.º-L.

Artigo 20.º-N

Códigos de conduta, convenções ou acordos

1 — Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, as empresas de seguros ou as suas associações podem aprovar códigos de conduta, convenções ou acordos que assegurem procedimentos mais céleres, sem diminuir a protecção dos consumidores assegurada pela lei.

2 — As empresas de seguros devem, nas suas comunicações com os tomadores de seguros, com os segurados e com os terceiros lesados, prestar informação sobre a sua adesão a códigos de conduta, convenções ou acordos, a identificação dos seus subscritores e as regras atinentes à sua aplicação.

3 — Presume-se o cumprimento dos prazos previstos no artigo 20.º-F pelas empresas de seguros subscritoras de códigos de conduta, convenções ou acordos que realizem o conjunto das diligências neles previstas em prazo mais curto que o estabelecido naquele artigo.

4 — Quando, nos termos dos códigos de conduta, convenções ou acordos e com o enquadramento neles previsto, a regularização e o acompanhamento do sinistro sejam feitos por uma empresa de seguros por conta de outrem, as obrigações previstas no presente capítulo impendem sobre aquela.

Artigo 20.º-O

Comunicações e notificações

As comunicações ou notificações previstas neste capítulo consideram-se válidas e plenamente eficazes caso sejam efectuadas por correio registado, transmissão por telecópia, correio electrónico ou por outro meio do qual fique um registo escrito ou gravado.

CAPÍTULO V-A

Da garantia do regime de regularização de sinistros

Artigo 35.º-A

Contra-ordenações

1 — A infracção ao disposto nos n.os 1, 5 e 6 do artigo 20.º-F, nos artigos 20.º-G e 20.º-H e nos n.os 1 e 5 do artigo 20.º-J constitui contra-ordenação punível com coima de € 3000 a € 44 890, quando não exista sanção civil aplicável.

2 — A infracção ao disposto no artigo 20.º-C, no n.º 7 do artigo 20.º-F, no artigo 20.º-I, no n.º 2 do artigo 20.º-M e no n.º 2 do artigo 20.º-N constitui contra-ordenação punível com coima de € 750 a € 24 940.

3 — A negligência é sempre punível.

Artigo 35.º-B

Fiscalização e instrução

1 — A fiscalização do cumprimento do capítulo II-A, bem como a instrução dos processos de contra-ordenação, compete ao Instituto de Seguros de Portugal.

2 — Para os efeitos do disposto no número anterior, as empresas de seguros obrigam-se a implementar e manter actualizado um registo dos prazos efectivos e circunstanciados de regularização dos sinistros que lhes sejam participados no âmbito do capítulo II-A.

3 — O Instituto de Seguros de Portugal fixa, por norma regulamentar, a estrutura do registo referido no número anterior, bem como a periodicidade e os moldes nos quais aquela informação lhe deve ser prestada pelas empresas de seguros.

4 — A aplicação das respectivas coimas cabe ao conselho directivo do Instituto de Seguros de Portugal.

Artigo 35.º-C

Distribuição do produto das coimas

O produto das coimas aplicadas é distribuído da seguinte forma:

a) 60% para o Estado;
b) 40% para o Instituto de Seguros de Portugal.

Artigo 35.º-D

Divulgação das infracções

1 — O Instituto de Seguros de Portugal disponibiliza, para consulta pública, a identificação das empresas de seguros que tenham sido objecto de aplicação de coimas no âmbito previsto no presente capítulo por decisões transitadas em julgado.

2 — A informação referida no número anterior identifica a empresa de seguros, bem como o número de coimas aplicadas e as disposições efectivamente infringidas.

3 — Sem prejuízo da utilização de outros meios, estas informações são disponibilizadas no sítio da Internet do Instituto de Seguros de Portugal.»

Artigo 4.º

Danos próprios

O regime previsto nos artigos 20.º-B, 20.º-C, 20.º-E a 20.º-H e 20.º-L a 20.º-O, bem como os artigos 35.º-A

a 35.º-D, do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, na redacção introduzida pelo presente decreto-lei, aplica-se aos contratos de seguro automóvel que incluam coberturas facultativas relativas aos danos próprios sofridos pelos veículos seguros, desde que os sinistros tenham ocorrido em virtude de choque, colisão ou capotamento.

Artigo 5.º

Aplicação no tempo

O disposto no presente decreto-lei aplica-se aos sinistros que ocorram após a data da sua entrada em vigor.

Artigo 6.º

Avaliação da execução do decreto-lei

No final do 3.º ano a contar a partir da data da entrada em vigor do presente decreto-lei, o Instituto de Seguros de Portugal elabora um relatório de avaliação sobre a aplicação e a execução do mesmo, devendo remetê-lo aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da defesa do consumidor, no qual deve equacionar os termos específicos da futura aplicação deste regime ao Fundo de Garantia Automóvel e ao Gabinete Português da Carta Verde, sem prejuízo das obrigações relativas à transposição da Directiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas n.ºs 72/166/CEE, do Conselho, de 24 de Abril, 84/5/CEE, do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983, 88/357/CEE, do Conselho, de 22 de Junho, 90/232/CEE, do Conselho, de 14 de Maio, e 2000/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Maio, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

1 — O presente decreto-lei entra em vigor 120 dias após a sua publicação.

2 — O artigo 20.º-C do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, na redacção introduzida pelo presente decreto-lei, entra em vigor 180 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Março de 2006. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Manuel Mendonça de Oliveira Neves — Fernando Teixeira dos Santos — Alberto Bernardes Costa — Manuel António Gomes de Almeida de Pinho.*

Promulgado em 19 de Abril de 2006.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 20 de Abril de 2006.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85
ISSN 0870-9963

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao *Diário da República* desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Os prazos para reclamação de faltas do *Diário da República* são, respectivamente, de 30 dias para o continente e de 60 dias para as Regiões Autónomas e estrangeiro, contados da data da sua publicação.

PREÇO DESTE NÚMERO (IVA INCLUÍDO 5%)

€ 2,88

5 601147 000516 03056

Diário da República Electrónico: Endereço Internet: http://www.dre.pt
Correio electrónico: dre @ incm.pt • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 57 50

INCM

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.

LIVRARIAS

- Loja do Cidadão (Aveiro) Rua de Orlando Oliveira, 41 e 47 — 3800-040 Aveiro Forca Vouga
  Telef. 23 440 58 49 Fax 23 440 58 64
- Avenida de Fernão de Magalhães, 486 — 3000-173 Coimbra
  Telef. 23 985 64 00 Fax 23 985 64 16
- Rua da Escola Politécnica, 135 — 1250-100 Lisboa
  Telef. 21 394 57 00 Fax 21 394 57 58 Metro — Rato
- Rua do Marquês de Sá da Bandeira, 16-A e 16-B — 1050-148 Lisboa
  Telef. 21 330 17 00 Fax 21 330 17 07 Metro — S. Sebastião
- Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5 — 1099-002 Lisboa
  Telef. 21 383 58 00 Fax 21 383 58 34
- Rua de D. Filipa de Vilhena, 12 — 1000-136 Lisboa
  Telef. 21 781 07 00 Fax 21 781 07 95 Metro — Saldanha
- Rua das Portas de Santo Antão, 2-2/A — 1150-268 Lisboa
  Telefs. 21 324 04 07/8 Fax 21 324 04 09 Metro — Rossio
- Loja do Cidadão (Lisboa) Rua de Abranches Ferrão, 10 — 1600-001 Lisboa
  Telef. 21 723 13 70 Fax 21 723 13 71 Metro — Laranjeiras
- Avenida de Roma, 1 — 1000-260 Lisboa
  Telef. 21 840 10 24 Fax 21 840 09 61
- Praça de Guilherme Gomes Fernandes, 84 — 4050-294 Porto
  Telef. 22 339 58 20 Fax 22 339 58 23
- Loja do Cidadão (Porto) Avenida de Fernão Magalhães, 1862 — 4350-158 Porto
  Telef. 22 557 19 27 Fax 22 557 19 29

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa

Decreto do Presidente da República n.º 45/2007

de 17 de Maio

O Presidente da República decreta, nos termos do n.º 3 do artigo 28.º da Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro, na redacção que lhe foi dada pela Lei Orgânica n.º 2/2007, de 16 de Abril, o seguinte:

É confirmada a promoção ao posto de Major-General do Coronel Tirocinado de Artilharia José Caetano de Almeida e Sousa, efectuada por deliberação de 21 de Fevereiro de 2007 do Conselho de Chefes de Estado-Maior e aprovada por despacho do Ministro da Defesa Nacional de 23 de Abril seguinte.

Assinado em 10 de Maio de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Decreto do Presidente da República n.º 46/2007

de 17 de Maio

O Presidente da República decreta, nos termos do n.º 3 do artigo 28.º da Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro, na redacção que lhe foi dada pela Lei Orgânica n.º 2/2007, de 16 de Abril, o seguinte:

É confirmada a promoção ao posto de Major-General do Coronel Tirocinado de Infantaria João Manuel Santos de Carvalho, efectuada por deliberação de 25 de Janeiro de 2007 do Conselho de Chefes de Estado-Maior e aprovada por despacho do Ministro da Defesa Nacional de 23 de Abril seguinte.

Assinado em 10 de Maio de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Decreto do Presidente da República n.º 47/2007

de 17 de Maio

O Presidente da República decreta, nos termos do n.º 3 do artigo 28.º da Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro, na redacção que lhe foi dada pela Lei Orgânica n.º 2/2007, de 16 de Abril, o seguinte:

É confirmada a promoção ao posto de Major-General do Coronel Tirocinado de Infantaria Luís Manuel Martins Ribeiro, efectuada por deliberação de 21 de Fevereiro de 2007 do Conselho de Chefes de Estado-Maior e aprovada por despacho do Ministro da Defesa Nacional de 23 de Abril seguinte.

Assinado em 10 de Maio de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Decreto do Presidente da República n.º 48/2007

de 17 de Maio

O Presidente da República decreta, nos termos do n.º 3 do artigo 28.º da Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro, na redacção que lhe foi dada pela Lei Orgânica n.º 2/2007, de 16 de Abril, o seguinte:

É confirmada a promoção ao posto de Major-General do Coronel Tirocinado de Infantaria Manuel Diamantino Pinheiro Correia, efectuada por deliberação de 29 de Março de 2007 do Conselho de Chefes de Estado-Maior e aprovada por despacho do Ministro da Defesa Nacional de 23 de Abril seguinte.

Assinado em 10 de Maio de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Decreto do Presidente da República n.º 49/2007

de 17 de Maio

O Presidente da República decreta, nos termos do n.º 3 do artigo 28.º da Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro, na redacção que lhe foi dada pela Lei Orgânica n.º 2/2007, de 16 de Abril, o seguinte:

É confirmada a nomeação para o cargo de Comandante Operacional do Exército do Tenente-General Artur Neves Pina Monteiro, efectuada por despacho do Ministro da Defesa Nacional de 23 de Abril de 2007.

Assinado em 10 de Maio de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Lei n.º 18/2007

de 17 de Maio

Aprova o Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea *c*) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Regulamento

É aprovado o Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas, anexo à presente lei e que dela faz parte integrante.

Artigo 2.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto Regulamentar n.º 24/98, de 30 de Outubro.

Artigo 3.º

Regulamentação

Salvo disposição em contrário no Regulamento anexo, a regulamentação necessária à boa execução do presente regime jurídico é aprovada por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pela administração interna, justiça e saúde, no prazo de 30 dias.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor 90 dias após a sua publicação.

Aprovada em 15 de Março de 2007.

O Presidente da Assembleia da República, *Jaime Gama.*

Promulgada em 7 de Maio de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 8 de Maio de 2007.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

ANEXO

REGULAMENTO DE FISCALIZAÇÃO DA CONDUÇÃO SOB INFLUÊNCIA DO ÁLCOOL OU DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS

CAPÍTULO I

Avaliação do estado de influenciado pelo álcool

Artigo 1.º

Detecção e quantificação da taxa de álcool

1 — A presença de álcool no sangue é indiciada por meio de teste no ar expirado, efectuado em analisador qualitativo.

2 — A quantificação da taxa de álcool no sangue é feita por teste no ar expirado, efectuado em analisador quantitativo, ou por análise de sangue.

3 — A análise de sangue é efectuada quando não for possível realizar o teste em analisador quantitativo.

Artigo 2.º

Método de fiscalização

1 — Quando o teste realizado em analisador qualitativo indicie a presença de álcool no sangue, o examinando é submetido a novo teste, a realizar em analisador quantitativo, devendo, sempre que possível, o intervalo entre os dois testes não ser superior a trinta minutos.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o agente da entidade fiscalizadora acompanha o examinando ao local em que o teste possa ser efectuado, assegurando o seu transporte, quando necessário.

3 — Sempre que para o transporte referido no número anterior não seja possível utilizar o veículo da entidade fiscalizadora, esta solicita a colaboração de entidade transportadora licenciada ou autorizada para o efeito.

4 — O pagamento do transporte referido no número anterior é da responsabilidade da entidade fiscalizadora, sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 158.º do Código da Estrada.

Artigo 3.º

Contraprova

Os métodos e equipamentos previstos na presente lei e disposições complementares, para a realização dos exames de avaliação do estado de influenciado pelo álcool, são aplicáveis à contraprova prevista no n.º 3 do artigo 153.º do Código da Estrada.

Artigo 4.º

Impossibilidade de realização do teste no ar expirado

1 — Quando, após três tentativas sucessivas, o examinando não conseguir expelir ar em quantidade suficiente para a realização do teste em analisador quantitativo, ou quando as condições físicas em que se encontra não lhe permitam a realização daquele teste, é realizada análise de sangue.

2 — Nos casos referidos no número anterior, sempre que se mostre necessário, o agente da entidade fiscalizadora assegura o transporte do indivíduo ao estabelecimento da rede pública de saúde mais próximo para que lhe seja colhida uma amostra de sangue.

3 — A colheita referida no número anterior é sempre realizada nos estabelecimentos da rede pública de saúde que constem de lista a divulgar pelas administrações regionais de saúde ou, no caso das Regiões Autónomas, pelo respectivo Governo Regional.

Artigo 5.º

Colheita de sangue

1 — A colheita de sangue é efectuada, no mais curto prazo possível, após o acto de fiscalização ou a ocorrência do acidente.

2 — Posteriormente, a amostra de sangue é enviada à delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal da área respectiva, pelo estabelecimento que procedeu à colheita.

3 — Na colheita e acondicionamento da amostra de sangue são utilizados os procedimentos e o material aprovados, salvaguardando-se a protecção de dados pessoais.

Artigo 6.º

Exame toxicológico de sangue para quantificação da taxa de álcool

1 — O exame para quantificação da taxa de álcool no sangue é efectuado com recurso a procedimentos analíticos, que incluem a cromatografia em fase gasosa.

2 — O exame referido no número anterior é sempre efectuado pelo Instituto Nacional de Medicina Legal.

3 — No prazo máximo de 30 dias a contar da data da recepção da amostra, a delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal que proceder ao exame envia o resultado obtido à entidade fiscalizadora que o requereu, em relatório de modelo aprovado em regulamentação.

4 — Sempre que o resultado do exame seja positivo, a entidade fiscalizadora procede ao levantamento de auto de notícia correspondente, a que junta o relatório.

5 — O resultado do exame de sangue para quantificação da taxa de álcool prevalece sobre o resultado do teste no ar expirado realizado em analisador quantitativo.

Artigo 7.º

Exame médico para determinação do estado de influenciado pelo álcool

1 — Para efeitos do disposto no n.º 8 do artigo 153.º e no n.º 3 do artigo 156.º do Código da Estrada, con-

sidera-se não ser possível a realização do exame de pesquisa de álcool no sangue quando, após repetidas tentativas, não se lograr retirar ao examinando uma amostra de sangue em quantidade suficiente.

2 — O exame médico para determinação do estado de influenciado pelo álcool apenas pode ser realizado em estabelecimento da rede pública de saúde designado nos termos do n.º 3 do artigo 4.º e obedece aos procedimentos fixados em regulamentação.

3 — O médico que realizar o exame deve seguir os procedimentos fixados na regulamentação referida no número anterior, podendo, caso julgue necessário, recorrer a outros meios auxiliares de diagnóstico que melhor permitam avaliar o estado de influenciado do examinando.

CAPÍTULO II

Avaliação do estado de influenciado por substâncias psicotrópicas

Artigo 8.º

Substâncias psicotrópicas a avaliar

1 — Para efeitos do disposto no artigo 81.º do Código da Estrada, são especialmente avaliadas as seguintes substâncias psicotrópicas:

a) Canabinóides;
b) Cocaína e seus metabolitos;
c) Opiáceos;
d) Anfetaminas e derivados.

2 — Para os mesmos efeitos, pode ainda ser pesquisada a presença no sangue de qualquer outra substância psicotrópica que tenha influência negativa na capacidade para o exercício da condução.

Artigo 9.º

Indícios

Para efeitos de aplicação do n.º 1 do artigo 157.º do Código da Estrada, deve ser aprovado um guia orientador de indícios de influência por substâncias psicotrópicas, por despacho normativo do membro do Governo responsável pela saúde.

Artigo 10.º

Exame para detecção de substâncias psicotrópicas

A detecção de substâncias psicotrópicas inclui um exame prévio de rastreio e, caso o seu resultado seja positivo, um exame de confirmação, definidos em regulamentação.

Artigo 11.º

Exame de rastreio

1 — O exame de rastreio é efectuado através de testes rápidos a realizar em amostras biológicas de urina, saliva, suor ou sangue e serve apenas para indiciar a presença de substâncias psicotrópicas.

2 — Para a realização do exame referido no número anterior, são competentes as entidades fiscalizadoras, os estabelecimentos da rede pública de saúde que constem de lista a divulgar pelas administrações regionais de saúde ou, no caso das Regiões Autónomas, pelo respectivo Governo Regional e o Instituto Nacional de Medicina Legal.

3 — Quando o estabelecimento da rede pública de saúde em que o examinando der entrada não dispuser de condições para proceder ao exame de rastreio, deve proceder à colheita de uma amostra de sangue ao examinando e remetê-la à delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal competente, para que proceda à realização daquele exame.

Artigo 12.º

Exame de confirmação

1 — O exame de confirmação é realizado numa amostra de sangue, após exame de rastreio com resultado positivo.

2 — Quando o exame de rastreio apresente resultado positivo e seja realizado por entidade fiscalizadora, o examinado é conduzido a estabelecimento da rede pública de saúde, a fim de ser submetido à colheita de uma amostra de sangue a remeter para a delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal da área respectiva.

3 — Quando o exame de rastreio apresente resultado positivo e seja realizado em estabelecimento da rede pública de saúde, este providencia a colheita e remessa à delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal competente, nos termos e para os efeitos previstos no número anterior.

4 — A delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal que proceder ao exame de confirmação deve enviar, no prazo máximo de 30 dias a contar da data da recepção da amostra, o seu resultado à entidade fiscalizadora que o requereu, em relatório de modelo aprovado em regulamentação.

5 — Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, só pode ser declarado influenciado por substâncias psicotrópicas o examinado que apresente resultado positivo no exame de confirmação.

6 — Quando o resultado do exame de confirmação for positivo, a entidade fiscalizadora procede ao levantamento de auto de notícia correspondente, a que junta o relatório daquele exame.

Artigo 13.º

Exame médico

1 — Quando, após repetidas tentativas de colheita, não se lograr retirar ao examinando uma amostra de sangue em quantidade suficiente para a realização do teste, deve este ser submetido a exame médico para avaliação do estado de influenciação por substâncias psicotrópicas.

2 — O exame referido no número anterior obedece ao procedimento fixado em regulamentação e apenas pode ser realizado em estabelecimento da rede pública de saúde que conste de lista a divulgar pelas administrações regionais de saúde ou, no caso das Regiões Autónomas, pelo respectivo Governo Regional.

3 — A presença de sintomas de influência por qualquer das substâncias previstas no n.º 1 do artigo 8.º,

ou qualquer outra substância psicotrópica que possa influenciar negativamente a capacidade para a condução, atestada pelo médico que realiza o exame, é equiparada para todos os efeitos legais à obtenção de resultado positivo no exame de sangue.

CAPÍTULO III

Disposições finais

Artigo 14.º

Aprovação dos equipamentos

1 — Nos testes quantitativos de álcool no ar expirado só podem ser utilizados analisadores que obedeçam às características fixadas em regulamentação e cuja utilização seja aprovada por despacho do presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

2 — A aprovação a que se refere o número anterior é precedida de homologação de modelo, a efectuar pelo Instituto Português da Qualidade, nos termos do Regulamento do Controlo Metrológico dos Alcoolímetros.

3 — Os analisadores qualitativos, bem como os modelos dos equipamentos a utilizar nos testes rápidos de urina, saliva ou suor a efectuar pelas entidades fiscalizadoras, são aprovados por despacho do presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

Artigo 15.º

Segurança

É garantida a confidencialidade dos dados em todas as operações de colheita, transporte, manuseamento e guarda de amostras biológicas e da informação delas obtida, ficando obrigados pelo dever de sigilo todos os que com eles tenham contacto.

Artigo 16.º

Conservação das amostras biológicas

1 — O Instituto Nacional de Medicina Legal guarda e garante a conservação das amostras biológicas já analisadas pelo período que decorre até:

a) À comprovação de testes negativos; ou
b) Ao final do prazo para interposição de impugnação contenciosa; ou
c) Ao trânsito em julgado da sentença no caso de acção judicial.

2 — Findo o período referido no número anterior, o Instituto Nacional de Medicina Legal procede à sua destruição, salvo ordem judicial em contrário.

3 — As amostras biológicas referidas no número anterior não podem ser utilizadas para fins distintos dos previstos no presente acto.

Artigo 17.º

Estatística

O Instituto Nacional de Medicina Legal e as entidades fiscalizadoras devem remeter à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária o número de exames de pesquisa de álcool e de substâncias psicotrópicas realizados, dando conhecimento dos seus resultados.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2007

A Área de Paisagem Protegida da Serra do Açor (APPSA), área protegida de âmbito nacional criada pelo Decreto-Lei n.º 67/82, de 3 de Março, visa conservar e valorizar os valores naturais, culturais, científicos e recreativos nela existentes, em equilíbrio com as populações locais. O referido decreto-lei diferenciou duas reservas dentro da área protegida: a Reserva Natural Parcial da Mata da Margaraça, uma das raras relíquias de vegetação natural das encostas xistosas do centro de Portugal, e a Reserva de Recreio da Fraga da Pena, uma área constituída por várias quedas de água e vegetação natural rara, com elevado potencial científico e recreativo.

Os valores faunísticos e, principalmente, florísticos da Mata da Margaraça, aos quais estão associados diversos tipos de *habitats* e a existência de uma grande variabilidade genética, levou o Conselho da Europa a incluí-la, em 1991, na Rede de Reservas Biogenéticas, a fim de ser garantido o equilíbrio biológico e consequente conservação.

Com efeito a APPSA encontra-se incluída no sítio de interesse comunitário «Complexo do Açor — PTCON0051», integrado na Rede Natura 2000 pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 76/2000, de 5 de Julho. Deste complexo fazem ainda parte a Mata da Margaraça, os afloramentos do Fajão e os cumes de São Pedro do Açor e da Cebola.

Para além do interesse geoformológico, faunístico e florístico, esta área protegida de âmbito nacional apresenta também uma paisagem natural característica de inegável valor, cuja gestão sustentável exige que a mesma seja dotada de um plano de ordenamento que assegure a protecção dos valores e recursos naturais e promova a sua articulação com o desenvolvimento económico sustentável, razões que determinam que se dê início ao procedimento tendente à aprovação do plano de ordenamento da APPSA.

Considerando o disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 46.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, com a reedacção dada pelo Decreto-Lei n.º 310/2003, de 10 de Dezembro:

Assim:

Nos termos da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Determinar a elaboração do Plano de Ordenamento da Área de Paisagem Protegida da Serra do Açor (POAPPSA), o qual visa a prossecução dos seguintes objectivos:

a) Assegurar, à luz da experiência e dos conhecimentos científicos adquiridos sobre o património natural desta área, uma correcta estratégia de conservação e gestão que permita a concretização dos objectivos que presidiram à sua classificação como paisagem protegida;

b) Corresponder aos imperativos de conservação dos *habitats* naturais e das espécies de fauna e flora selvagens protegidas, nos termos do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de Abril, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 49/2005, de 24 de Fevereiro;

MINISTÉRIOS DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA, DA JUSTIÇA E DA SAÚDE

Portaria n.º 902-A/2007

de 13 de Agosto

O artigo 158.º, n.º 1, alínea *e*), do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, determina que, em regulamento, seja fixada a tabela dos preços devidos pelos exames necessários à fiscalização da condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas, bem como as taxas pelo transporte de examinandos, imobilização e remoção de veículos, devidas por aplicação da mesma fiscalização.

Assim:

Manda o Governo, pelos Ministros da Administração Interna, da Justiça e da Saúde, nos termos do artigo 158.º, n.º 1, alínea *e*), do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, e da alínea *d*) do n.º 2 do artigo 4.º do citado Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, o seguinte:

1.º É aprovada a tabela de taxas a cobrar no âmbito da fiscalização da condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas, anexa à presente portaria e que dela faz parte integrante.

2.º As taxas a cobrar no âmbito da fiscalização da condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas, constantes da tabela aprovada no número anterior, são previstas em unidades de conta.

3.º É revogada a Portaria n.º 1005/98, de 30 de Novembro.

4.º A presente portaria entra em vigor no dia 15 de Agosto de 2007.

Pelo Ministro da Administração Interna, *Ascenso Luís Seixas Simões,* Secretário de Estado da Protecção Civil, em 10 de Agosto de 2007. — Pelo Ministro da Justiça, *José Manuel Vieira Conde Rodrigues,* Secretário de Estado Adjunto e da Justiça, em 9 de Agosto de 2007. — O Ministro da Saúde, *António Fernando Correia de Campos,* em 9 de Agosto de 2007.

ANEXO

Tabela de taxas a cobrar no âmbito da fiscalização da condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas

I — Exames clínicos

Colheita de sangue — 0,07 U. C.

Exame de rastreio para despistagem de substâncias psicotrópicas, por grupo — 0, 3 U. C.

Exame médico — 0, 3 U. C.

II — Exames laboratoriais, em amostra de sangue, para quantificação da taxa de álcool, de rastreio ou de confirmação de substâncias psicotrópicas

Para estes exames são aplicáveis as taxas correspondentes a 75 % do valor previsto para idênticos actos na tabela de custos das perícias médico legais, aprovada por portaria do Ministério da Justiça.

III — Imobilização e remoção do veículo

São aplicáveis na imobilização, na remoção e no depósito de veículos, efectuados ao abrigo da fiscalização da condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas, as taxas previstas, respectivamente, para o bloqueamento, remoção e depósito de veículos no regulamento publicado ao abrigo do disposto no n.º 7 do artigo 164.º do Código da Estrada.

IV — Contraprova e transporte de examinandos

Exame no ar expirado para contraprova da TAS ou levantamento do impedimento de conduzir — 0,07 U. C.

Transporte de examinando pelas entidades fiscalizadoras:

Até 10 km — 0,25 U. C.;

Cada quilómetro além dos 10 km iniciais — 0,007 U. C.

Portaria n.º 902-B/2007

de 13 de Agosto

O n.º 1 do artigo 158.º do Código da Estrada prevê que sejam fixados em regulamento o tipo de material a utilizar na determinação da presença do álcool no ar expirado, bem como na recolha e transporte das amostras biológicas destinadas a determinar, no sangue, a taxa de álcool ou a presença de substâncias psicotrópicas.

É o que pretende o presente diploma, que vem regulamentar aquelas matérias, fixando os requisitos a que devem obedecer os analisadores quantitativos, o modo como se deve proceder à recolha, acondicionamento e expedição das amostras biológicas destinadas às análises laboratoriais, os procedimentos a aplicar na realização das referidas análises e os tipos de exames médicos a efectuar para detecção dos estados de influenciado por álcool ou por substâncias psicotrópicas.

Assim:

Manda o Governo, pelos Ministros da Administração Interna, da Justiça e da Saúde, nos termos conjugados do artigo 3.º da Lei n.º 18/2007, de 17 de Maio, da alínea *d*) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, e do n.º 1 do artigo 158.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, na última redacção que lhe foi conferida, o seguinte:

CAPÍTULO I

Avaliação do estado de influenciado pelo álcool

SECÇÃO I

Analisadores quantitativos

1.º Os analisadores quantitativos são instrumentos de medição da concentração da massa de álcool por unidade de volume na análise do ar alveolar expirado (TAE).

2.º Os aparelhos definidos no número anterior devem obedecer às seguintes características:

A — Características técnicas:

a) Cumprir os requisitos metrológicos e técnicos definidos no Regulamento do Controlo Metrológico dos Alcoolímetros;

b) Usar a unidade de leitura em gramas de álcool por litro de sangue (TAS) segundo o factor de conversão do teor de álcool no sangue fixado no n.º 3 do artigo 81.º do Código da Estrada;

B — Características gerais:

a) Possuir afixador alfanumérico que exiba a taxa de álcool no sangue do examinando (TAS) ou os motivos pelos quais não a pode determinar;

b) Ter acoplada impressora que emita talão, que contenha a taxa de álcool presente e ainda o número sequencial de registo, identificação do aparelho, data e hora da realização do teste;

c) Ser alimentados por corrente eléctrica alternada de 220 volts e contínua de 12 volts;

C — Características físicas — permitir o seu fácil transporte pelo operador e conter de forma legível e indelével as indicações seguintes:

a) Marca;
b) Modelo;
c) Número de série;
d) Identificação do fabricante;
e) Unidade de leitura;
f) Factor de conversão (TAE/TAS).

SECÇÃO II

Análise de sangue para quantificação da taxa de álcool

3.º A substância objecto da análise laboratorial de quantificação da taxa de álcool no sangue é o álcool etílico.

4.º A colheita do sangue destinado à realização das análises para quantificação da taxa de álcool é efectuada em estabelecimento da rede pública de saúde a que o examinando seja conduzido pelo agente de autoridade, o qual, em caso de acidente de viação, pode ser o serviço de saúde em que dê entrada.

5.º Para a realização da colheita prevista no número anterior, o agente de autoridade deve entregar no estabelecimento da rede pública de saúde um impresso do modelo do anexo I, acompanhado de uma bolsa devidamente selada de modelo aprovado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), contendo o material destinado à recolha e acondicionamento da amostra, constituído por:

a) Tubo com a capacidade mínima de 5 cc, contendo um anticoagulante e conservante adequados destinado à amostra de sangue;
b) Contentor adequado ao acondicionamento do tubo referido na alínea anterior.

6.º O funcionário do estabelecimento da rede pública de saúde encarregado de receber o equipamento deve garantir a segurança das amostras e a sua correcta expedição para o Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P.

7.º No estabelecimento da rede pública de saúde, o médico que atender o examinando deve providenciar a obtenção de um volume de sangue venoso suficiente para encher por completo o tubo referido na alínea *a*) do n.º 5.º, recolhido de acordo com os procedimentos habituais, mas sem usar álcool como desinfectante cutâneo.

8.º Para a expedição, o tubo que contém a amostra de sangue é introduzido no contentor referido na alínea *b*) do n.º 5.º e, em seguida, fechado dentro de bolsa de modelo a aprovar pela ANSR.

9.º O médico que promover a colheita deve:

a) Preencher, correcta e completamente, o impresso do modelo do anexo I;
b) Entregar ao agente de autoridade que requisitou o exame o original preenchido, contendo a sua vinheta de identificação profissional;
c) Entregar o duplicado ao examinado ou, caso não seja possível, ao agente de autoridade que requisitou o exame para que, posteriormente, o entregue ao examinado ou a quem legalmente o represente;
d) Providenciar para que sejam introduzidos na bolsa referida no número anterior a amostra de sangue, devidamente acondicionada no tubo e contentor respectivos, e o triplicado do impresso preenchido, contendo a sua vinheta de identificação profissional;
e) Providenciar para que a bolsa selada seja remetida, de imediato, à delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P., da sua área ou, caso não seja possível, que seja mantida refrigerada até à sua remessa.

10.º O relatório da análise para quantificação da taxa de álcool no sangue, referido no n.º 3 do artigo 6.º do Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas, aprovado pela Lei n.º 18/2007, de 17 de Maio, obedece ao modelo do anexo II, devendo o original ser remetido à entidade fiscalizadora requisitante, o duplicado à ANSR e o triplicado arquivado na delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P., que proceder à análise.

SECÇÃO III

Exame médico

11.º No exame médico para avaliação do estado de influenciado pelo álcool, referido no artigo 7.º do Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas, deve ser observado o seguinte:

A — Aspecto geral:

Apresentação — fácies, conjuntivas, hálito, pulso;

B — Provas de equilíbrio:

a) Equilíbrio (olhos abertos e pés juntos);
b) Equilíbrio sobre o pé esquerdo;
c) Equilíbrio sobre o pé direito;
d) Sinal de Romberg;
e) Marcha (olhos abertos);
f) Marcha (olhos fechados e percorrendo o mesmo caminho que fez de olhos abertos);
g) Marcha pé ante pé;

C — Coordenação dos movimentos:

a) Prova do dedo indicador ao nariz;
b) Prova de oposição dos dedos indicadores, da mão esquerda e da mão direita;
c) Rítmicos alternados;
d) Tremor dos dedos das mãos — tipo intencional e postural;

D — Funções cognitivas:

a) Orientação temporal;
b) Orientação espacial;
c) Orientação autopsíquica;
d) Orientação alopsíquica;
e) Memória;
f) Juízo crítico;
g) Conversação sobre tema banal, de preferência profissional;
h) Leitura (em voz alta) e compreensão de um texto;
i) Descrição de uma gravura;
j) Interpretação de uma gravura;

l) Dicção;
m) Escrita;
n) Cálculo simples;
o) Contar de 20 a 1;

E — Provas oculares:

a) Reacção pupilar à luz;
b) Reacção pupilar à acomodação;
c) Nistagmo;

F — Reflexos:

a) Reflexos rotulianos — à esquerda e à direita;
b) Reflexos aquilianos — à esquerda e à direita;

G — Sensibilidade:

a) Dolorosa;
b) Discriminativa;

H — Entrevista:

a) Contacto com o médico;
b) Atitude geral no decorrer da observação;

I — Quaisquer outros dados que possam ter interesse para comprovar o estado do observado;
J — Declarações do observado:

a) Dia e hora da última refeição e tipo de alimentos consumidos;
b) Bebidas alcoólicas ingeridas nas últimas doze horas: qualidade, quantidade e hora da última ingestão;
c) Hábitos alcoólicos, doenças registadas e medicamentos em uso.

12.º O médico que efectuar o exame deve, após a sua conclusão, preencher em triplicado o impresso do modelo do anexo III e apor a sua vinheta de identificação profissional no original.

13.º O original do impresso referido no número anterior, com carimbo do estabelecimento de saúde, deve ser enviado ao departamento da autoridade fiscalizadora que solicitou o exame, o duplicado é entregue ao examinado e o triplicado é arquivado naquele estabelecimento.

CAPÍTULO II

Avaliação do estado de influenciado por substâncias psicotrópicas

SECÇÃO I

Exame de rastreio

14.º Nos exames de rastreio a efectuar, pelas entidades fiscalizadoras, em amostras de saliva, suor ou urina, o agente de autoridade deve utilizar os equipamentos aprovados e usar os procedimentos constantes do despacho de aprovação para cada equipamento.

15.º Nos exames de rastreio na urina, realizado em estabelecimentos da rede pública de saúde, são utilizados imunoensaios apropriados, tendo em conta as substâncias e concentrações previstas no quadro n.º 2 do anexo V, devendo o agente de autoridade que conduzir o examinando entregar ao médico daquele estabelecimento um impresso do modelo do anexo IV.

16.º Os exames previstos no número anterior devem ser executados, de acordo com os procedimentos do fabricante ou de validação interna, numa amostra de urina com o volume mínimo de 30 ml, sendo os resultados considerados positivos quando os valores obtidos forem iguais ou superiores às concentrações indicadas no quadro n.º 2 do anexo V.

17.º Nos exames de rastreio no sangue, realizado pelo Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P., são utilizados imunoensaios apropriados, tendo em conta as substâncias previstos no quadro n.º 1 do anexo V.

18.º Se o resultado do exame de rastreio previsto no n.º 15.º for negativo, o médico deve:

a) Preencher, completa e correctamente, o impresso do modelo do anexo IV, colocando a sua vinheta de identificação profissional e o carimbo do estabelecimento no original e no triplicado;
b) Entregar o original ao agente de autoridade, o duplicado ao examinado e arquivar o triplicado no estabelecimento de saúde.

19.º Se o resultado do exame referido no número anterior for positivo ou na impossibilidade de realização daquele exame, o médico deve providenciar a obtenção de um volume de sangue venoso destinado a exame de rastreio e confirmação, a realizar no Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P.

20.º Para a colheita da amostra de sangue, o agente de autoridade deve entregar no estabelecimento da rede pública de saúde além do impresso do modelo do anexo IV a bolsa referida no n.º 5.º contendo:

a) Tubo com a capacidade mínima de 10 cc, com anticoagulante e conservante adequados destinado à amostra de sangue;
b) Contentor adequado ao acondicionamento do tubo referido na alínea anterior.

21.º Após a colheita de sangue o médico deve preencher completa e correctamente o impresso do modelo IV, referido no n.º 15.º, e seguir, com as devidas adaptações, os procedimentos constantes das alíneas *b*) a *e*) do n.º 9.º

SECÇÃO II

Exame de confirmação

22.º O exame de confirmação da presença de substâncias psicotrópicas no sangue destina-se a identificar a substância ou substâncias e ou seus metabolitos que, em exame de rastreio, apresentaram resultados positivos.

23.º Considera-se que o exame de confirmação é positivo sempre que revele a presença de qualquer das substâncias psicotrópicas previstas no quadro n.º 1 do anexo V ou de outra substância ou produto, com efeito análogo, capaz de perturbar a capacidade física, mental ou psicológica do examinado para o exercício da condução de veículo a motor com segurança.

24.º Concluído o exame de confirmação, a delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P., que o efectuou deve preencher o relatório do modelo do anexo VI, enviar o original à entidade fiscalizadora requisitante, no prazo máximo de 30 dias a contar da data da recepção da adequada e efectiva solicitação dos exames, o duplicado à ANSR e arquivar o triplicado.

SECÇÃO III

Exame médico

25.º No exame médico destinado a avaliar o estado de influenciado por substâncias psicotrópicas referido no n.º 1 do artigo 13.º do Regulamento para a Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas deve ser observado o seguinte.

A — Observação geral:

a) Estado geral e de nutrição;
b) Aspecto geral e coloração da pele e mucosas — estigmas de picadas nas mãos, antebraços, braços, sangradouros, pescoço, trajecto das jugulares, pés ou outros, sinais de abcessos e fleimões, lesões cutâneas cicatrizadas, pele pálida, cianosada ou húmida, sudação, piloerecção;
c) Temperatura;
d) Pulso;
e) Tensão arterial;
f) Frequência respiratória;
g) Amplitude respiratória;
h) Olhos — pupilas, conjuntivas hiperemiadas, lacrimejo;
i) Nariz — rinorreia, crises esternutatórias, septo nasal;
j) Boca — hálito etílico, hálito a amoníaco, hálito a éter, mucosas, higiene oral, cáries dentárias, dentes incisivos;

B — Estado mental:

a) Nível de consciência;
b) Contacto com o médico;
c) Comportamento motor;
d) Atitude no decorrer da observação;
e) Funções cognitivas:

Orientação temporal,
Orientação espacial;
Orientação autopsíquica;
Orientação alopsíquica;
Memória;
Juízo crítico;
Conversação;
Leitura;
Interpretação de uma gravura;
Dicção;
Escrita;
Cálculo simples;
Contar de 20 a 1;

f) Percepção;
g) Pensamento;

C — Provas de equilíbrio:

a) Equilíbrio;
b) Equilíbrio sobre o pé esquerdo;
c) Equilíbrio sobre o pé direito;
d) Sinal de Romberg;
e) Marcha (olhos abertos);
f) Marcha (olhos fechados percorrendo o mesmo caminho que fez de olhos abertos);
g) Marcha pé ante pé;

D — Coordenação dos movimentos:

a) Prova do dedo indicador ao nariz;
b) Prova de oposição dos dedos indicadores, da mão esquerda e da mão direita;
c) Rítmicos alternados;
d) Tremor dos dedos das mãos;

E — Provas oculares:

a) Miose ou midríase;
b) Reacção pupilar à luz;
c) Reacção pupilar à acomodação;
d) Nistagmo;

F — Reflexos:

a) Reflexos rotulianos: à esquerda, à direita;
b) Reflexos aquilianos: à esquerda, à direita;

G — Sensibilidade:

a) Dolorosa;
b) Discriminativa;

H — Quaisquer outros dados que possam ter interesse para comprovar o estado do observado;

I — Declarações do observado:

a) Outras substâncias psicotrópicas ingeridas nas últimas vinte e quatro horas — via de administração e hora do último consumo: Qualidade, quantidade e forma de consumo: oral, inalada, fumada, injectada;
b) Hábitos toxicofílicos;
c) Doenças registadas;
d) Medicação realizada nas últimas setenta e duas horas, tendo em atenção os fármacos potencialmente responsáveis por reacções cruzadas com substâncias ilícitas, nomeadamente descongestionantes nasais, antitússicos, antiespamódicos, analgésicos, antigripais, antidiarreicos ou simpaticomiméticos.

26.º Concluído o exame referido no número anterior, o médico deve preencher, em triplicado, o relatório do exame do modelo do anexo VII, colocar a sua vinheta de identificação profissional e mandar proceder de acordo com o disposto no n.º 13.º

CAPÍTULO III

Disposições finais

27.º As delegações do Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P., não devem efectuar os exames de rastreio ou de confirmação quando verifiquem a ocorrência de quaisquer factos que possam pôr em causa a integridade ou a identidade da amostra.

28.º Sempre que não seja realizado o exame solicitado, a delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P., deve:

a) Dar conhecimento à entidade fiscalizadora dos fundamentos para a não realização do exame solicitado;
b) Suspender a realização da análise até que se mostrem reunidas as condições necessárias à sua realização;
c) Conservar a amostra durante o período de tempo previsto no artigo 16.º do Regulamento para a Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas.

29.º A aquisição dos equipamentos e a preparação dos impressos necessários à aplicação do presente diploma são efectuadas do seguinte modo:

a) A ANSR procede à aquisição das bolsas referidas nos n.os 5.º e 8.º, que, posteriormente entrega às delegações do Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P., e ao

equipamento referido no n.º 14.º que fornece às entidades fiscalizadoras;

b) O Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P., procede à aquisição dos tubos para recolha de sangue, respectivos contentores referidos nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 5.º e no n.º 8.º, à preparação das bolsas e à elaboração dos impressos constantes dos anexos II e VI;

c) As entidades fiscalizadoras procedem à elaboração e distribuição pelas suas unidades dos impressos previstos nos anexos I, III , IV e VII, bem como à recolha e distribuição das bolsas desde as delegações do Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P., até às respectivas unidades;

d) Os estabelecimentos de saúde procedem à colheita das amostras de urina e de sangue, sendo a amostra de sangue acondicionada e enviada para a delegação do Instituto Nacional de Medicina Legal, I. P., da área, no material aprovado pela ANSR.

30.º Os estabelecimentos da rede pública de saúde devem também fornecer à ANSR, mensalmente, a identificação dos intervenientes nos acidentes de viação, mortos nas vinte e quatro horas subsequentes à entrada no respectivo estabelecimento.

31.º A presente portaria tem sete anexos, fazendo dela, todos, parte integrante.

32.º É revogada a Portaria n.º 1006/98, de 30 de Novembro.

33.º A presente portaria entra em vigor no dia 15 de Agosto de 20=07.

Pelo Ministro da Administração Interna, *Ascenso Luís Seixas Simões,* Secretário de Estado da Protecção Civil, em 10 de Agosto de 2007. — Pelo Ministro da Justiça, *José Manuel Vieira Conde Rodrigues,* Secretário de Estado Adjunto e da Justiça, em 9 de Agosto de 2007. — O Ministro da Saúde, *António Fernando Correia de Campos,* em 9 de Agosto de 2007.

ANEXO I

ANÁLISE PARA QUANTIFICAÇÃO DA TAXA DE ÁLCOOL NO SANGUE

Entidade Fiscalizadora requisitante _____

NOME: _____

Contribuinte nº ☐☐☐☐☐☐☐☐ Data de nascimento ☐☐ (D) ☐☐ (M) ☐☐ (A)

Licença ☐ Carta ☐ Nº ☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Emitida pór: _____

B.I. ☐ Passaporte ☐ Nº ☐☐☐☐☐☐☐☐ Emitido por: _____

Domicílio: _____

Código Postal ☐☐☐☐ - ☐☐☐

Interveniente em acidente ☐ Condutor ☐

Contra Prova ☐ Peão ☐

Resultado obtido no teste de ar expirado:

Data do teste: ☐☐ (D) ☐☐ (M) ☐☐ (A) Hora do teste ☐☐ h ☐☐ m

Resultado: _____

Estabelecimento de Saúde: _____

Amostra de sangue

Data da colheita ☐☐ (D) ☐☐ (M) ☐☐ (A) Selo nº ☐☐☐☐☐☐

Hora da colheita: ☐☐ h ☐☐ m

Medicação efectuada antes da realização da colheita e após entrada no hospital: _____

Medicamentos e dosagens administrados nas últimas 48 horas: _____

Assinatura do examinado: _____

Assinatura da testemunha em caso do examinado não assinar: _____

Identificação da testemunha: _____ B.I. _____

Assinatura do médico: _____

(carimbo estabelecimento saúde)

Vinheta

BEAV nº:

Confutose A B C D E F G

A preencher pela entidade fiscalizadora

ANEXO II

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Delegação de _____ do Instituto Nacional de Medicina Legal IP

Para

Entidade Fiscalizadora

RELATÓRIO Nº._____

Análise laboratorial para quantificação da taxa de álcool no sangue de

Local de colheita _____

Data e hora da colheita ☐☐ (D) ☐☐ (M) ☐☐ (A) às ☐☐ horas ☐☐ min.

Data e hora de recepção: ☐☐ ☐☐ ☐☐ às ☐☐ horas ☐☐ min.

Selo nº ☐☐☐☐☐☐

Resultado:

Concentração de álcool etílico _____ g/l

Observações:

Delegação de _____ do INML, ____ de _____ de ____

O Serviço de Toxicologia Forense

ANEXO III

MINISTÉRIO DA SAÚDE

EXAME PARA AVALIAÇÃO DO ESTADO DE INFLUENCIADO PELO ÁLCOOL

RELATÓRIO MÉDICO

Entidade Fiscalizadora requisitante _____

NOME: _____

Contribuinte nº ☐☐☐☐☐☐☐☐ Data de nascimento ☐☐ (D) ☐☐ (M) ☐☐ (A)

Licença ☐ Carta ☐ Nº ☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Emitida por: _____

B.I. ☐ Passaporte ☐ Nº ☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Emitido por: _____

Domicílio _____

Código Postal ☐☐☐☐ - ☐☐☐

Interveniente em acidente ☐ Condutor ☐

Contra Prova ☐ Peão ☐

(Riscar o que não interessa)

A. Aspecto geral:

a) Fácies rubefacção - *Anormal. Pressão.*

b) Comportamento hiperemotividade - *Alterado. Pressão.*

c) Hálito etílico - *Anormal. Presente.*

d) Pulso.

B. Provas de equilíbrio:

a) Equilíbrio (olhos abertos e pés juntos) - *Bom. Mau. Deficiente.*

b) Equilíbrio sobre o pé esquerdo - *Bom. Mau. Deficiente.*

c) Equilíbrio sobre o pé direito - *Bom. Mau. Deficiente.*

d) Sinal de Romberg (olhos fechados e pés juntos) - *Negativo. Positivo.*

e) Marcha (olhos abertos) - *Normal. Lenta. Em zigzague. Oscilante. Passo ajustado. Queda.*

f) Marcha (olhos fechados percorrendo o mesmo caminho que fez de olhos abertos) - *Normal. Lenta. Em zigzague. Oscilante. Passo ajustado. Queda. Não consegue continuar.*

g) Marcha pé atrás pé - *Tem/sem dificuldades*

C. Coordenação dos movimentos:

a) Prova dos dedos indicadores ao nariz - *Normal. Anormal.*

b) Prova de oposição dos dedos indicadores da mão esquerda e da mão direita - *Normal. Anormal.*

c) Rebotes alternados (dar martelo, percussão, dar corda ao relógio) - *Normal. Anormal.*

d) Destreza dos dedos dos pés - tipo intencional ou postural - - *Não tem. Tem. A contrariar. Ligeiro.*

D. Funções cognitivas:

a) Orientação temporal (dia, mês, ano, tempo de viagem) - *Mantidas. Alteradas.*

c) Orientação espacial (onde está, onde era ele, caminho percorrido até ao exame) - *Mantida, Alterada*
d) Orientação autopsíquica (nome, filiação, profissão, estado civil) - *Mantida, Alterada*
e) Orientação alopsíquica (identificação dos circunstantes) - Mantida, Alterada
f) Memória **Imediata** - *Mantida, Alterada*; Recente - *Mantida, Alterada*; Remota - *Mantida, Alterada*
g) Juízo crítico - *Mantido, Alterado*
h) Conversação (sobre tema banal, de preferência profissional) - *Normal, Com erros, Alterada (fácies delirante, sinais Alcoólicos)*

Verso

i) Leitura (em voz alta) e compreensão de um texto - *Boa, Má, Deficiente*
j) Descrição de uma gravura - *Boa, Má, Deficiente*
l) Interpretação de uma gravura - *Boa, Má, Deficiente*
l) Dicção - *Normal, Lenta, Balbúcia, Hesitante, Escandida, Incoerente/incoercível, Faltou aos palavras treze*
m) Escrita - *Normal, Tremida, Ingrata, Palavras incompletas*
n) Cálculo simples • **Correcto**, *Incorrecto, Lento*
o) Contar de 20 a 1 (**tempo** máximo, vinte segundos) - *Consegue, Não consegue*

E. Provas oculares:
a) Reacção pupilar à luz - *Tem, Não tem*.
b) Reacção pupilar à acomodação e) *Tem, Não tem*.
d) Nistagmo - *Tem, Não tem*.

F. Reflexos:
a) Reflexos corneanos:
à esquerda: *Normal, Aumentado, Diminuído, Abolido*; à direita: *Normal, Aumentado, Diminuído, Abolido*.
b) Reflexos aquilianos:
à esquerda: *Normal, Aumentado, Diminuído, Abolido*; à direita: *Normal, Aumentado, Diminuído, Abolido*.

G. Sensibilidade:
a) Dolorosa - *Mantida, Alterada*.
b) Discriminativa - *Mantida, Alterada*.

H Entrevista:
a) Contacto com o médico - *Boa, Má, Deficiente*
b) Atitude geral no decurso da observação - *Normal, Hostilidade, Agitada, Vitimização, Lentidão, Euforia, Tristeza, Sonolência, Fluidez, Fantasia*

I. Quaisquer outros dados que possam ter interesse para comprovar o estado do observado.
.....
.....
.....

J. Declarações do observado:
a) Dia e hora da última refeição - ...../...../ ... hora(s) .....min. - Tipo de alimentos.....
.....
b) Bebidas alcoólicas ingeridas nas últimas doze horas: .....- A que horas bebeu pela última vez:..... hora(s) ..... minutos - Qualidades e quantidades: .....
c) Hábitos alcoólicos .....
Drogas ingeridas .....
Medicamentos em uso .....

L. Conclusões:
- Pelo exame efectuado, concluí-se que:
a) O observado não apresenta sintomas de poder estar influenciado pelo álcool.
b) O observado apresenta sintomas de poder estar influenciado pelo álcool.

Assinatura do examinado: _____

Assinatura de testemunha em caso do examinado não assinar: _____

Identificação da testemunha: _____ B.I. _____

Assinatura do médico: _____

(carimbo estabelecimento saúde)

Vinheta

ANEXO IV

EXAME DE CONFIRMAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS

Entidade Fiscalizadora requisitante _____

NOME _____

Contribuinte nº ☐☐☐☐☐☐☐☐ Data de nascimento ☐☐ ☐☐ ☐☐ (D M A)

Licença ☐ Carta ☐ Nº ☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Emitida por _____

B.I ☐ Passaporte ☐ Nº ☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Emitido por _____

Domicílio _____

Código Postal ☐☐☐☐ - ☐☐☐

Interveniente em acidente ☐ Condutor ☐

Contra Prova ☐ Peão ☐

Resultado do exame de rastreio na ☐ Urina ☐ Saliva ☐ Suor

Imunoensaio utilizado: _____

Canabinóides		Cocaína	Opiáceos		Anfetaminas	
Neg.	Pos.	Neg.	Pos.	Neg.	Pos.	Neg. Pos.

(se positivo indicar as unidades de absorvância obtidas)

Estabelecimento de Saúde: _____

Amostra de sangue — Determinações analíticas solicitadas

Data da colheita: ☐☐ ☐☐ ☐☐ (D M A)

Hora da colheita: ☐☐ h ☐☐ m

Selo Nº ☐☐☐☐☐☐

- ☐ Canabinóides
- ☐ Cocaína e metabolitos
- ☐ Opiáceos
- ☐ Anfetaminas e derivados
- Outras:

Medicação efectuada antes da realização da colheita e após entrada no hospital: _____

Medicamentos e dosagens administradas nas últimas 48 horas: _____

Assinatura do examinado: _____

Assinatura da testemunha em caso do examinado não assinar: _____

Identificação da testemunha: _____ B.I. _____

Assinatura do médico: _____

(carimbo estabelecimento saúde)

Vinheta

ANEXO V

Quadro 1

SUBSTÂNCIAS A ANALISAR

Grupo	Substância
Canabinóides	Δ 9 Tetrahidrocanabinol (THC); 11 - Hidroxi - Δ 9 tetrahidrocanabinol (11-OH-THC) 11 - Nor – 9- carboxy- Δ 9 tetrahidrocanabinol (THCCOOH)
Opiáceos	Morfina; 6 Monoacetilmorfina (6MAM)
Cocaína e metabolitos	Cocaína; Benzoilecgonina
Anfetaminas e derivados	Anfetamina; Metanfetamina; 3,4 Metilenodioxianfetamina (MDA) 3,4 Metilenodioximetanfetamina (MDMA) 3,4 Metilenodioxietanfetamina (MDE; MDEA) 3,4 Metilenodioxifenil-2-butamina (MBDB)

Quadro 2

VALORES DE CONCENTRAÇÃO PARA EXAME DE RASTREIO NA URINA

Grupo de Substâncias	Concentração (ng/ml)
Canabinóides	50
Cocaína e metabolitos	300
Opiáceos	300
Anfetaminas	1000

BEA Vn°:

Condutor: A B C D E F G

A preencher pela entidade fiscalizadora

ANEXO VI

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Delegação de _____ do Instituto Nacional de Medicina Legal IP

Para

Entidade Fiscalizadora

RELATÓRIO Nº. _____

Análise laboratorial para rastreio/confirmação de substâncias psicotrópicas no sangue de:

_____

Local de colheita

Data e hora da colheita ☐☐ ☐☐ ☐☐ (D M A) às ☐☐ horas ☐☐ min.

Data e hora de recepção: ☐☐ ☐☐ ☐☐ (D M A) às ☐☐ horas ☐☐ min.

Selo nº ☐☐☐☐☐☐

Resultado:

Substância	Resultado

Observações

Delegação de _____ do INML, ____ de _____ de ____

O Serviço de Toxicologia Forense

ANEXO VII

MINISTÉRIO DA SAÚDE

EXAME MÉDICO PARA AVALIAÇÃO DO ESTADO DE INFLUENCIADO POR SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS

(Canabinóides, Cocaína, Opiáceos, Anfetaminas ou Outras)

Entidade Fiscalizadora requisitante _____

NOME: _____

Contribuinte nº ☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Data de nascimento ☐☐ (D) ☐☐ (M) ☐☐ (A)

Licença ☐ Carta ☐ Nº ☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Emitida por: _____

B.I. ☐ Passaporte ☐ Nº ☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Emitido por: _____

Domicílio _____

Código Postal ☐☐☐☐ ☐☐☐

Interveniente em acidente ☐ Condutor ☐

Contra Prova ☐ Pelo ☐

(Riscar o que não interessa)

A - Observação Geral

Estado geral e de nutrição - *Bom. Deficiente. Mau.*
Aspecto geral e coloração da pele e mucosas:
Pérgulas de picadas nas mãos, antebraço, braço, cotovelo, pescoço, trajecto das jugulares, pés ou outros.
Sinais de abcessos e fleimões. Lesões cutâneas cicatrizadas. Pele pálida, cianosada, húmida.
Sudação. Pilosereção. Temperatura. Pulso. Tensão arterial. Frequência respiratória.
Amplitude respiratória: *Superficial. Profunda. Regular.*
Olhos: Pupilas: *Iduais. Midríase. Normais.*
Conjuntivas hiperemiadas - *Presente. Ausente.*
Lacrimejo - *Presente. Ausente.*
Nariz: Rinorreia - *Presente. Ausente.*
Crises estornutatórias - *Presente. Ausente.*
Septo nasal - *Sem alterações. Atrofiado. Perfurado. Não observável. Outro.*
Boca: Hálito etílico - *Presente. Ausente.*
Hálito a amoníaco - *Presente. Ausente.*
Hálito a éter - *Presente. Ausente.*
Mucosas - *Hidratadas/ desidratadas.*
Higiene oral - *Boa. Deficiente. Má.*
Cáries dentárias - *Presente. Ausente. Raras. Múltiplas.*
Dentes incisivos - *Escovados. Normais.*

B - Estado Mental

a) Nível de consciência - *Vigil. Sonolento. Estuporoso. Comatoso.*
b) Contacto com o médico - *Bom. Mau. Deficiente.*
c) Comportamento motor - *movimentos involuntários, rápidos, erráticos, bizarros, assustados, tiques (movimentos estereotipados repetitivos), tremores, agitação, inquietação.*
d) Atitude no decorrer da observação - *Normal, cooperante, confiante, evasiva, arrogante, apático, excitável, sonolento, tranquilo, indiferença, euforia, tristeza, extravagância, desconfiança, impertinência, ansiedade, irritabilidade, amnésia, falsidade, fantasia, hostilidade, labilidade emocional, agressividade, extinção, desinibição, pânico.*
e) Funções cognitivas:
e.1) Orientação temporal (dia, mês, ano, tempo de viagem) - *Mantida. Alterada.*
e.2) Orientação espacial (onde está, onde reside, caminho percorrido até ao exame) – *Mantida. Alterada.*
e.3) Orientação autopsíquica (nome, filiação, profissão, estado civil) - *Mantida. Alterada.*
e.4) Orientação alopsíquica (identificação dos circundantes) - *Mantida. Alterada.*
e.5) Memória: *Imediata - Mantida. Alterada. Recente: Mantida. Alterada. Remota: Mantida. Alterada.*
e.6) Juízo crítico - *Mantido. Alterado.*
e.7) Conversação (sobre tema banal, de preferência profissional) - *Normal. Com erros. Alcança fidedignos deliberados, idéias delirantes).*
e.8) Leitura (em voz alta) e compreensão de um texto - *Boa. Má. Deficiente.*
e.9) Interpretação de uma gravura - *Boa. Má. Deficiente.*
e.10) Discurso - *Normal. Lento. Rápido. Hesitante. Empobrecido. Incompreensível. Fuga aos palavras.*
e.11) Escrita - *Normal. Trémula. Ilegível. Palavras incompletas.*
e.12) Cálculo simples - *Correcto. Incorrecto. Lento.*
e.13) Contar de 20 a 1 (tempo máximo, vinte segundos) - *Consegue. Não consegue.*
f) Perceção e pensamento - (experiências anormais referidas ao ambiente, ao corpo e a si próprio)
Alucinações: visuais, auditivas, olfativas, sente-se perseguido, observado, influenciado, a fuga de pensamento (ter o pensamento controlado ou influenciado (difícil percentário pensamento de ser roubado).

C - Provas de Equilíbrio

a) Equilíbrio (olhos abertos e pés juntos) - *Bom. Mau. Deficiente.*
b) Equilíbrio sobre o pé esquerdo - *Bom. Mau. Deficiente.*
c) Equilíbrio sobre o pé direito - *Bom. Mau. Deficiente.*
d) Sinal de Romberg (olhos fechados e pés juntos) - *Negativo. Positivo.*
e) Marcha (olhos abertos) - *Normal. Lenta. Em ziguezague. Oscilante. Pernas afastadas. Quedas.*
f) Marcha (olho tachados percorrendo o mesmo caminho que fez de olhos abertos) - *Normal. Lenta. Em ziguezague. Oscilante. Pernas afastadas. Quedas. Não consegue orientar-se.*
g) Marcha pé ante pé - *Sem e com dificuldades.*

D - Coordenação dos Movimentos

a) Prova do dedo indicador ao nariz - *Normal. Anormal.*
b) Prova de oposição dos dedos indicadores da mão esquerda e da mão direita - *Normal. Anormal.*
c) Rítmicos alternados – (bater navalha, percussão, dar corda ao relógio) – *Normal. Anormal.*
d) Tremor dos dedos das mãos (tipo intencional ou postural) – *Não Tem. Tem acentuada. Ligeiro.*

E - Provas oculares

a)Miose ou midríase
b)Reacção pupilar à luz - *Tem. Não tem.*
c)Reacção pupilar à acomodação - *Tem. Não tem.*
d)Nistagmo - *Tem. Não tem.*

F - Reflexos:

a) Reflexos rotulianos:
à esquerda: *Normal, aumentado, diminuído, abolido;*
à direita: *Normal, aumentado, diminuído, abolido*
b) Reflexos aquilianos:
à esquerda: *Normal, aumentado, diminuído, abolido;*
à direita: *Normal, aumentado, diminuído, abolido.*

G - Sensibilidade:

a) Dolorosa: *mantida, alterada;*
b) Discriminativa: *mantida, alterada*

H - Quaisquer outros dados que possam ter interesse para comprovar o estado do observado

.....
.....
.....

I - Declarações do observado

a) Outras substâncias psicotrópicas consumidas nas últimas vinte e quatro horas .....
.....
A que horas consumiu, e via de consumo pela última vez ..... horas(s) ..... minutos.
Qualidades, quantidade e forma de consumo - Oral - Inalada - Fumada - Injectada. -
b) Hábitos toxicofílicos .....
Doenças registadas .....
Medicação realizada nas últimas 72 horas .....

J - Conclusões

- *Pelo exame efectuado, conclui-se que o observado:*
a) Não apresenta sintomas e/ou sinais de poder estar influenciado por marijuana, cocaína, opiáceos, anfetaminas ou outra substância psicotrópica.
b) Apresenta sintomas e/ou sinais de poder estar influenciado por marijuana, cocaína, opiáceos, anfetaminas ou outra substância psicotrópica.
c) Apresenta sintomas e/ou sinais de poder estar em privação/abstinência de opiáceos, cocaína, anfetaminas ou outra substância psicotrópica.

Assinatura do examinado: _____

Assinatura de testemunha em caso do examinado não assinar: _____

Identificação da testemunha: _____ B.I. _____

Assinatura do médico: _____ **Vinheta**

I SÉRIE
DIÁRIO DA REPÚBLICA
Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

Preço deste número (IVA incluído 5%)
€ 0,56

5 601147 000547 13087

Diário da República Electrónico: Endereço Internet: http://dre.pt
Correio electrónico: dre@incm.pt • Linha azul: 808 200 110 • Fax: 21 394 5750

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A., Departamento Comercial, Sector de Publicações Oficiais, Rua de D. Francisco Manuel de Melo, 5, 1099-002 Lisboa

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Aviso n.º 369/2007

Por ordem superior se torna público que o Secretariado-Geral do Conselho da União Europeia notificou, pela nota n.º 8469, de 13 de Junho de 2007, ter o Reino Unido depositado em 4 de Junho de 2007 o instrumento de ratificação da Convenção sobre a Adesão da República Checa, da República da Estónia, da República de Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca à Convenção Relativa à Eliminação da Dupla Tributação em Caso de Correcção de Lucros entre Empresas Associadas, assinada em Bruxelas em 8 de Dezembro de 2004.

Portugal é Parte nesta Convenção, aprovada, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 68/2006 e ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 124/2006, ambos publicados no *Diário da República,* 1.ª série, n.º 236, de 11 de Dezembro de 2006, tendo depositado o seu instrumento de ratificação em 9 de Fevereiro de 2007. A Convenção está em vigor em Portugal em 1 de Maio de 2007.

Nos termos do artigo 5.º, a Convenção está em vigor no Reino Unido em 1 de Setembro de 2007.

Direcção-Geral dos Assuntos Europeus, 25 de Junho de 2007. — O Director de Serviços dos Assuntos Jurídicos, *Luís Inez Fernandes.*

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Decreto-Lei n.º 291/2007

de 21 de Agosto

A transposição da Directiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas n.ºs 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Directiva n.º 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis («5.ª Directiva sobre o Seguro Automóvel»), constitui ensejo para proceder à actualização e substituição codificadora do diploma relativo ao sistema de protecção dos lesados por acidentes de viação baseado nesse seguro, que se justifica desde há muito.

O conjunto dessas alterações, ao fazer recair sobre o Fundo de Garantia Automóvel (FGA) parte fundamental da operacionalização do aumento de protecção dos lesados, bem como do aumento de eficácia do controlo do cumprimento da obrigação de segurar, reforça a conveniência de acentuar o carácter do Fundo como de último recurso para o ressarcimento das vítimas da circulação automóvel, concentrando-o no seu fim identitário, por forma a libertá-lo para o acréscimo de tarefas.

O vector do aumento da protecção dos lesados de acidentes de viação assegurada pelo sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, adiante designado por sistema SORCA, enforma diversas matérias ao nível de ambos os pilares do sistema (o pilar-seguro obrigatório e o pilar-FGA).

Nesta sede releva especialmente a actualização dos capitais mínimos do seguro obrigatório, através de um processo faseado que, atenta a realidade nacional, se pretendeu suave e progressivo, quer seja por um período de transição de cinco anos, quer pelos limites máximos de capital por sinistro.

Relevante é ainda a extensão da cobertura dos danos materiais pelo FGA nos sinistros causados por responsável desconhecido, sendo que ao caso previsto na directiva (ocorrência de danos corporais significativos), o legislador nacional, por analogia de razão (improbabilidade da fraude), veio prever um outro, o do abandono do veículo causador do acidente sem seguro no local do acidente em determinadas circunstâncias.

Saliente-se, também, na sequência da transposição parcial da 5.ª Directiva pelo Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3 de Maio — designadamente do aí previsto alargamento do «procedimento de proposta razoável» à generalidade dos acidentes de viação ocorridos em Portugal —, a extensão, agora, do âmbito do regime de regularização de sinistros previsto nesse diploma aos sinistros com danos corporais. É de referir, ainda, a extensão do regime do Decreto-Lei n.º 83/2006 aos sinistros cuja regularização esteja atribuída ao FGA ou ao Gabinete Português de Carta Verde.

No presente vector das soluções centradas no aumento da protecção dos lesados, releve-se também a responsabilização do FGA pelas indemnizações decorrentes de acidentes rodoviários causados por veículos cujos responsáveis pela circulação estão isentos da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo.

Por outro lado, optou-se por não consagrar de forma expressa na lei nacional a disposição da 5.ª Directiva que obriga à cobertura pelo seguro obrigatório de «passageiros que conheciam ou deviam conhecer que o condutor causador do acidente estava alcoolizado, ou sob o efeito de outra substância tóxica», pois que tal cobertura emerge da não previsão dessa hipótese de facto no elenco taxativo das exclusões admitidas pela lei.

É ainda de mencionar a exclusão da garantia do FGA dos danos materiais sofridos por incumpridores da obrigação de segurar, bem como pelos passageiros que voluntariamente se encontrem no veículo causador do acidente, neste caso se o Fundo provar que tinham conhecimento de que o veículo não se encontrava seguro.

Em relação ao regime financeiro aplicável ao FGA, releva a alteração introduzida na base de incidência da contribuição sobre a actividade seguradora automóvel, que passa a ser cobrada sobre os prémios comerciais dos contratos do seguro obrigatório, com excepção da parte destinada à segurança rodoviária, que continua a incidir sobre todos os prémios dos contratos do «Seguro automóvel».

No que respeita aos montantes que anualmente vinham sendo e continuarão a ser destinados à prevenção rodoviária, embora a base de incidência, o montante das verbas e as condições da sua transferência se mantenham, aproveitou-se a oportunidade para proceder à simplificação da sua forma de cálculo.

Por fim, no caso de pluralidade de seguros envolvendo seguros de garagista e de proprietário, optou-se por onerar a empresa de seguros do garagista, e não a do proprietário, pelo entendimento de que, nesses casos, é mais justo o agravamento do prémio daquele seguro.

Também o regime do direito de reembolso do FGA sofreu alterações de relevo, aconselhadas pela prática.

A interpretação efectuada na 5.ª Directiva do Regulamento CE n.º 44/2001, do Conselho, de 22 de Dezembro (relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à

execução de decisões em matéria civil e comercial) não carece de ser vertida na lei nacional, pois que o regulamento é directamente aplicável. Trata-se, concretamente do reconhecimento de que esse regulamento permite ao lesado por acidente de viação demandar judicialmente a empresa de seguros de responsabilidade civil do responsável no Estado membro do domicílio do lesado.

Foi ouvida a Comissão Nacional de Protecção de Dados e o Conselho Nacional do Consumo.

Foram ainda ouvidas a DECO, Associação Portuguesa para a Defesa dos Consumidores e a Associação dos Consumidores da Região Autónoma dos Açores.

Foram ouvidos, a título facultativo, o Instituto de Seguros de Portugal e a Associação Portuguesa de Seguradores.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

TÍTULO I

Objecto e alterações legislativas

CAPÍTULO I

Objecto

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas n.ºs 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Directiva n.º 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis.

CAPÍTULO II

Alterações legislativas

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 142/2000, de 15 de Julho

O artigo 9.º-A do Decreto-Lei n.º 142/2000, de 15 de Julho, aditado pelo artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 122/2005, de 29 de Julho, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 9.º-A

[...]

1 — A não renovação ou resolução de contratos de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel operada por força do n.º 1 do artigo 8.º, bem como a celebração de novos contratos, é comunicada pela empresa de seguros ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, com a indicação da matrícula do veículo seguro, a identificação do tomador do seguro e a respectiva morada.

2 — O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, caso verifique não ter sido coberto o risco por novo contrato, comunica o facto à força policial competente para efeitos de fiscalização.

3 — . . . . . .

4 — . . . . . .

5 — O disposto no presente artigo não se aplica aos seguros previstos nos n.ºs 3 e 4 do artigo 6.º do diploma do regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel quando o veículo em causa não for propriedade das pessoas obrigadas aos tipos de seguro aí previstos.»

TÍTULO II

Do seguro obrigatório

CAPÍTULO I

Do âmbito do seguro obrigatório

Artigo 3.º

Definições

1 — Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Empresa de seguros» as empresas tal como definidas na alínea *a*) do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 144/2006, de 31 de Julho, que regula as condições de acesso e de exercício da actividade de mediação de seguros ou resseguros;

b) «Estabelecimento» a sede social ou a sucursal, na acepção da alínea *c)* do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril;

c) «Estado membro onde o veículo tem o seu estacionamento habitual»:

i) O Estado membro =emissor da chapa de matrícula, definitiva ou temporária, ostentada pelo veículo; ou

ii) No caso dos veículos não sujeitos a matrícula, o Estado membro emissor do sinal identificativo semelhante à chapa de matrícula, definitivo ou temporário; ou

iii) No caso dos veículos não sujeitos a matrícula nem a sinal identificativo semelhante, o Estado membro onde o detentor do veículo tenha residência habitual;

d) «Estado membro» os Estados subscritores do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, de 2 de Maio de 1992;

e) «Acordo entre os serviços nacionais de seguros» o acordo entre os serviços nacionais de seguros dos Estados membros do espaço económico europeu e outros Estados associados, assinado em Rethymno (Creta), em 30 de Maio de 2002, e publicado em anexo à Decisão da Comissão Europeia de 28 de Julho de 2003, no *Jornal Oficial da União Europeia*, L 192, de 31 de Julho de 2003.

2 — Para efeitos do presente decreto-lei, a morte integra o conceito de dano corporal.

Artigo 4.º

Obrigação de seguro

1 — Toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de danos corporais ou materiais causados a terceiros por um veículo terrestre a motor para cuja condução seja necessário um título específico e seus reboques, com estacionamento habitual em Portugal, deve, para que esses veículos possam circular, encontrar-se coberta por

um seguro que garanta tal responsabilidade, nos termos do presente decreto-lei.

2 — A obrigação referida no número anterior não se aplica aos responsáveis pela circulação dos veículos de caminhos de ferro, com excepção, seja dos carros eléctricos circulando sobre carris, seja da responsabilidade por acidentes ocorridos na intersecção dos carris com a via pública, e, bem assim, das máquinas agrícolas não sujeitas a matrícula.

3 — Os veículos ao serviço dos sistemas de Metro são equiparados aos veículos de caminhos de ferro para os efeitos do número anterior.

4 — A obrigação referida no número um não se aplica às situações em que os veículos são utilizados em funções meramente agrícolas ou industriais.

Artigo 5.º

Local do risco relativamente a veículos para exportação, ou importados, no âmbito do espaço económico europeu

1 — Para efeitos de cumprimento da obrigação de seguro junto de empresa de seguros autorizada, em derrogação do previsto na alínea *h*), subalínea *ii*), do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril, sempre que um veículo cuja circulação esteja sujeita à obrigação de seguro seja enviado para um Estado membro, considera-se que o Estado membro em que se situa o risco é o Estado membro de destino num prazo de 30 dias a contar da data da aceitação da entrega pelo adquirente, mesmo que o veículo não tenha sido formalmente registado no Estado membro de destino.

2 — O regime previsto no número anterior é igualmente aplicável em relação a veículo que provenha de um Estado membro, devendo a identificação do veículo no contrato de seguro, caso não tenha ainda sido objecto de registo em Portugal, efectuar-se com base nos documentos estrangeiros nos termos que vierem a ser aprovados por portaria conjunta dos ministros responsáveis pelos serviços de matrícula do veículo e dos Registos e do Notariado e pela tutela do Instituto de Seguros de Portugal.

3 — Compete ao Fundo de Garantia Automóvel satisfazer, nos termos da I da I do capítulo IV, as indemnizações decorrentes dos acidentes causados pelos veículos previstos no número anterior, durante o prazo referido no n.º 1 e quando a respectiva circulação não esteja coberta por seguro.

Artigo 6.º

Sujeitos da obrigação de segurar

1 — A obrigação de segurar impende sobre o proprietário do veículo, exceptuando-se os casos de usufruto, venda com reserva de propriedade e regime de locação financeira, em que a obrigação recai, respectivamente, sobre o usufrutuário, adquirente ou locatário.

2 — Se qualquer outra pessoa celebrar, relativamente ao veículo, contrato de seguro que satisfaça o disposto no presente decreto-lei, fica suprida, enquanto o contrato produzir efeitos, a obrigação das pessoas referidas no número anterior.

3 — Estão ainda obrigados os garagistas, bem como quaisquer pessoas ou entidades que habitualmente exercem a actividade de fabrico, montagem ou transformação, de compra e ou venda, de reparação, de desempanagem ou de controlo do bom funcionamento de veículos, a segurar a responsabilidade civil em que incorrem quando utilizem, por virtude das suas funções, os referidos veículos no âmbito da sua actividade profissional.

4 — Podem ainda, nos termos que vierem ser aprovados por norma do Instituto de Seguros de Portugal, ser celebrados seguros de automobilista com os efeitos previstos no presente decreto-lei.

5 — Quaisquer provas desportivas de veículos terrestres a motor e respectivos treinos oficiais só podem ser autorizados mediante a celebração prévia de um seguro, feito caso a caso, que garanta a responsabilidade civil dos organizadores, dos proprietários dos veículos e dos seus detentores e condutores em virtude de acidentes causados por esses veículos.

Artigo 7.º

Seguro de garagista

1 — Relativamente ao seguro previsto no n.º 3 do artigo anterior, é inoponível ao lesado o facto de o acidente causado pelo respectivo segurado ter sido causado pela utilização do veículo fora do âmbito da sua actividade profissional, sem prejuízo do correspondente direito de regresso.

2 — O previsto no número anterior é igualmente aplicável, quando a guarda do veículo caiba ao garagista, seja no caso de acidente causado pelos autores de furto, roubo ou furto de uso do veículo, sem prejuízo do previsto no n.º 3 do artigo 15.º e dos direitos de regresso aplicáveis, seja no caso de o acidente ser imputável ao risco do veículo alheio à sua utilização no âmbito da actividade profissional prevista no n.º 3 do artigo anterior.

Artigo 8.º

Seguro de provas desportivas

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, excluem-se da garantia do seguro previsto no n.º 5 do artigo 6.º os danos causados aos participantes e respectivas equipas de apoio e aos veículos por aqueles utilizados, bem como os causados à entidade organizadora e pessoal ao seu serviço ou a quaisquer seus colaboradores.

2 — Quando se verifiquem dificuldades especiais na celebração de contratos de seguro de provas desportivas, o Instituto de Seguros de Portugal, através de norma regulamentar, define os critérios de aceitação e realização de tais seguros.

Artigo 9.º

Sujeitos isentos da obrigação de segurar

1 — Ficam isentos da obrigação de segurar os Estados estrangeiros, de acordo com o princípio da reciprocidade, e as organizações internacionais de que seja membro o Estado Português.

2 — O Estado Português fica também isento da referida obrigação, sem prejuízo da sujeição à obrigação de segurar dos departamentos e serviços oficiais, se e na medida em que tal for decidido por despacho do ministro respectivo ou dos membros competentes dos Governos Regionais.

3 — As pessoas isentas da obrigação de segurar respondem nos termos em que responde o segurador e gozam, no que for aplicável, dos direitos que a este assistem.

4 — Os Estados estrangeiros e as organizações internacionais referidas no n.º 1 devem fazer prova dessa isenção através de um certificado de modelo a aprovar por des-

pacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da administração interna e a ser emitido pelo Instituto de Seguros de Portugal, do qual consta obrigatoriamente o nome da entidade responsável pela indemnização em caso de acidente.

5 — O Estado Português deve fazer prova da isenção referida no n.º 2 através de um certificado emitido pelo ministério respectivo ou pelas secretarias regionais competentes.

Artigo 10.º

Âmbito territorial do seguro

1 — O seguro obrigatório previsto no artigo 4.º abrange, com base num prémio único e durante todo o período de vigência do contrato de seguro:

a) A totalidade dos territórios dos países cujos serviços nacionais de seguros tenham aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros, incluindo as estadias do veículo nalgum deles durante o período de vigência contratual;

b) O trajecto que ligue directamente dois territórios onde o Acordo do Espaço Económico Europeu é aplicável, quando nele não exista serviço nacional de seguros.

2 — O seguro obrigatório previsto no artigo 4.º pode ainda abranger a responsabilidade civil decorrente da circulação de veículos em outros territórios para além dos mencionados no número anterior, concretamente nos de Estados onde exista uma organização profissional, criada em conformidade com a Recomendação n.º 5 adoptada em 25 de Janeiro de 1949, pelo Subcomité de Transportes Rodoviários do Comité de Transportes Internos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas, desde que seja garantida por um certificado internacional de seguro («carta verde»).

3 — O Instituto de Seguros de Portugal disponibiliza no respectivo sítio na Internet a lista actualizada dos países aderentes ao Acordo referido na alínea *a*) do n.º 1.

Artigo 11.º

Âmbito material

1 — O seguro de responsabilidade civil previsto no artigo 4.º abrange:

a) Relativamente aos acidentes ocorridos no território de Portugal a obrigação de indemnizar estabelecida na lei civil;

b) Relativamente aos acidentes ocorridos nos demais territórios dos países cujos serviços nacionais de seguros tenham aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros, a obrigação de indemnizar estabelecida na lei aplicável ao acidente, a qual, nos acidentes ocorridos nos territórios onde seja aplicado o Acordo do Espaço Económico Europeu, é substituída pela lei portuguesa sempre que esta estabeleça uma cobertura superior;

c) Relativamente aos acidentes ocorridos no trajecto previsto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo anterior, apenas os danos de residentes em Estados membros e países cujos serviços nacionais de seguros tenham aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros e nos termos da lei portuguesa.

2 — O seguro de responsabilidade civil previsto no artigo 4.º abrange os danos sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas quando e na medida em que a lei aplicável à responsabilidade civil decorrente do acidente automóvel determine o ressarcimento desses danos.

Artigo 12.º

Capital seguro para os contratos em geral

1 — O capital mínimo obrigatoriamente seguro, nos termos e para os efeitos das alíneas *a*) e *c*) do n.º 1 do artigo anterior é de € 1 200 000 por acidente para os danos corporais e de € 600 000 por acidente para os danos materiais.

2 — Para todos os efeitos, nomeadamente os indemnizatório e de determinação do prémio do contrato, a partir de 1 de Dezembro de 2009, os montantes previstos no número anterior são, respectivamente, de € 2 500 000 por acidente e de € 750 000 por acidente, e a partir de 1 de Junho de 2012 são, respectivamente, € 5 000 000 por acidente e € 1 000 000 por acidente.

3 — A partir de 1 de Junho de 2012, os montantes previstos na parte final do número anterior são revistos de cinco em cinco anos, sob proposta da Comissão Europeia, em função do índice europeu de preços no consumidor, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2494/95, do Conselho da União Europeia, de 23 de Outubro, relativo aos índices harmonizados de preços no consumidor.

4 — Os montantes revistos nos termos do número anterior são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia* e entram imediatamente em vigor.

Artigo 13.º

Capital seguro para os contratos relativos a transportes colectivos e a provas desportivas

O capital mínimo obrigatoriamente seguro para os contratos relativos a transportes colectivos e para os relativos a provas desportivas é de, respectivamente, duas e oito vezes os montantes previstos no artigo anterior, com o limite, por lesado, dos mesmos montantes simples.

Artigo 14.º

Exclusões

1 — Excluem-se da garantia do seguro os danos corporais sofridos pelo condutor do veículo seguro responsável pelo acidente assim como os danos decorrentes daqueles.

2 — Excluem-se também da garantia do seguro quaisquer danos materiais causados às seguintes pessoas:

a) Condutor do veículo responsável pelo acidente;

b) Tomador do seguro;

c) Todos aqueles cuja responsabilidade é garantida, nos termos do n.º 1 do artigo seguinte, nomeadamente em consequência da compropriedade do veículo seguro;

d) Sociedades ou representantes legais das pessoas colectivas responsáveis pelo acidente, quando no exercício das suas funções;

e) Cônjuge, ascendentes, descendentes ou adoptados das pessoas referidas nas alíneas *a*) a *c*), assim como outros parentes ou afins até ao 3.º grau das mesmas pessoas, mas, neste último caso, só quando elas coabitem ou vivam a seu cargo;

f) Aqueles que, nos termos dos artigos 495.º, 496.º e 499.º do Código Civil, beneficiem de uma pretensão

indemnizatória decorrente de vínculos com alguma das pessoas referidas nas alíneas anteriores;

g) A passageiros, quando transportados em contravenção às regras relativas ao transporte de passageiros constantes do Código da Estrada.

3 — No caso de falecimento, em consequência do acidente, de qualquer das pessoas referidas nas alíneas *e*) e *f*) do número anterior, é excluída qualquer indemnização ao responsável do acidente.

4 — Excluem-se igualmente da garantia do seguro:

a) Os danos causados no próprio veículo seguro;

b) Os danos causados nos bens transportados no veículo seguro, quer se verifiquem durante o transporte quer em operações de carga e descarga;

c) Quaisquer danos causados a terceiros em consequência de operações de carga e descarga;

d) Os danos devidos, directa ou indirectamente, a explosão, libertação de calor ou radiação, provenientes de desintegração ou fusão de átomos, aceleração artificial de partículas ou radioactividade;

e) Quaisquer danos ocorridos durante provas desportivas e respectivos treinos oficiais, salvo tratando-se de seguro celebrados ao abrigo do artigo 8.º

Artigo 15.º

Pessoas cuja responsabilidade é garantida

1 — O contrato garante a responsabilidade civil do tomador do seguro, dos sujeitos da obrigação de segurar previstos no artigo 4.º e dos legítimos detentores e condutores do veículo.

2 — O seguro garante ainda a satisfação das indemnizações devidas pelos autores de furto, roubo, furto de uso do veículo ou de acidentes de viação dolosamente provocados, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — Nos casos de roubo, furto ou furto de uso de veículos e acidentes de viação dolosamente provocados o seguro não garante a satisfação das indemnizações devidas pelos respectivos autores e cúmplices para com o proprietário, usufrutuário, adquirente com reserva de propriedade ou locatário em regime de locação financeira, nem para com os autores ou cúmplices, ou os passageiros transportados que tivessem conhecimento da detenção ilegítima do veículo e de livre vontade nele fossem transportados.

CAPÍTULO II

Do contrato de seguro e da prova

Artigo 16.º

Contratação do seguro obrigatório

1 — As empresas de seguros legalmente autorizadas a explorar o ramo «Responsabilidade civil de veículos terrestres a motor» só poderão contratar os seguros nos precisos termos previstos no presente decreto-lei e nas condições contratuais estabelecidas pelo Instituto de Seguros de Portugal.

2 — A convenção expressa no contrato de seguro da oneração do tomador do seguro com uma parte da indemnização devida a terceiros não é oponível aos lesados ou aos seus herdeiros e depende do prévio esclarecimento do tomador pela empresa de seguros sobre o seu conteúdo e extensão, sob pena de ineficácia.

Artigo 17.º

Situação relativa às inspecções periódicas do veículo a segurar

1 — No momento da celebração do contrato e da sua alteração por substituição do veículo deve ser apresentado às empresas de seguros o documento comprovativo da realização da inspecção periódica prevista no artigo 116.º do Código da Estrada.

2 — Aceitando o contrato apesar de não lhe ter sido exibido o comprovativo previsto no número anterior, a empresa de seguros não pode invocar o incumprimento da obrigação de inspecção periódica para efeitos de direito de regresso, nos termos previstos na alínea *i*) do artigo 27.º, ainda que o incumprimento dessa obrigação de inspecção periódica se refira a anuidade seguinte do contrato.

Artigo 18.º

Condições especiais de aceitação dos contratos

1 — Sempre que a aceitação do seguro seja recusada, pelo menos por três empresas de seguros, o proponente de seguro pode recorrer ao Instituto de Seguros de Portugal para que este defina as condições especiais de aceitação.

2 — A empresa de seguros indicada pelo Instituto de Seguros de Portugal, nos casos previstos no número anterior, fica obrigada a aceitar o referido seguro nas condições definidas pelo Instituto de Seguros de Portugal, sob pena de lhe ser suspensa a exploração do ramo «Responsabilidade civil de veículos terrestres a motor» durante um período de seis meses a três anos.

3 — Nos contratos celebrados de acordo com as condições estabelecidas neste artigo não pode haver intervenção de mediador, não conferindo os mesmos direito a qualquer tipo de comissões.

Artigo 19.º

Pagamento do prémio

Ao pagamento do prémio do contrato de seguro e consequências pelo seu não pagamento aplicam-se as disposições legais em vigor.

Artigo 20.º

Certificado de tarifação

1 — A empresa de seguros deve entregar ao tomador de seguro um certificado relativo aos acidentes que envolvam responsabilidade civil provocados pelo veículo ou veículos cobertos pelo contrato de seguro durante os cinco anos anteriores à relação contratual ou, na ausência desses acidentes:

a) Sempre que aquele lho solicite, e no prazo de 15 dias a contar do pedido;

b) Sempre que a resolução do contrato seja da sua iniciativa, com a antecedência de 30 dias em relação à data daquela.

2 — O Instituto de Seguros de Portugal fixa por meio de norma o indispensável à execução do previsto no presente artigo, nomeadamente o conteúdo obrigatório mínimo do certificado e a informação específica a prestar pela empresa de seguros para o efeito da sua entrega.

Artigo 21.º

Alienação do veículo

1 — O contrato de seguro não se transmite em caso de alienação do veículo, cessando os seus efeitos às 24 horas

do próprio dia da alienação, salvo se for utilizado pelo tomador do seguro inicial para segurar novo veículo.

2 — O titular da apólice avisa a empresa de seguros por escrito, no prazo de vinte e quatro horas, da alienação do veículo.

3 — Na falta de cumprimento da obrigação prevista no número anterior, a empresa de seguros tem direito a uma indemnização de valor igual ao montante do prémio correspondente ao período de tempo que decorre entre o momento da alienação do veículo e o termo da anuidade do seguro em que esta se verifique, sem prejuízo de o contrato ter cessado os seus efeitos nos termos do disposto no n.º 1.

4 — O aviso referido no n.º 2 deve ser acompanhado do certificado provisório do seguro, do certificado de responsabilidade civil ou do aviso-recibo e do certificado internacional («carta verde»).

Artigo 22.º

Oponibilidade de excepções aos lesados

Para além das exclusões ou anulabilidades que sejam estabelecidas no presente decreto-lei, a empresa de seguros apenas pode opor aos lesados a cessação do contrato nos termos do n.º 1 do artigo anterior, ou a sua resolução ou nulidade, nos termos legais e regulamentares em vigor, desde que anteriores à data do acidente.

Artigo 23.º

Pluralidade de seguros

No caso de, relativamente ao mesmo veículo, existirem vários seguros, efectuados ao abrigo do artigo 6.º, responde, para todos os efeitos legais, o seguro referido no n.º 5, ou, em caso de inexistência deste, o referido no n.º 3, ou, em caso de inexistência destes dois, o referido no n.º 4, ou, em caso de inexistência destes três, o referido no n.º 2 do mesmo artigo, ou, em caso de inexistência destes quatro, o referido no n.º 1 do mesmo artigo.

Artigo 24.º

Insuficiência do capital

1 — Se existirem vários lesados com direito a indemnizações que, na sua globalidade, excedam o montante do capital seguro, os direitos dos lesados contra a empresa de seguros ou contra o Fundo de Garantia Automóvel reduzir-se-ão proporcionalmente até à concorrência daquele montante.

2 — A empresa de seguros ou o Fundo de Garantia Automóvel que, de boa fé e por desconhecimento da existência de outras pretensões, liquidar a um lesado uma indemnização de valor superior à que lhe competiria nos termos do número anterior não fica obrigada para com os outros lesados senão até à concorrência da parte restante do capital seguro.

Artigo 25.º

Indemnizações sob a forma de renda

Quando a indemnização ao lesado consistir numa renda que, em valor actual, e de acordo com as bases técnicas utilizadas pela empresa de seguros, ultrapasse o capital seguro, a responsabilidade desta é limitada a este valor, devendo a renda ser calculada de acordo com as bases técnicas das rendas vitalícias imediatas em vigor no mercado, se da aplicação destas resultar uma renda de valor mais elevado.

Artigo 26.º

Acidentes de viação e de trabalho

1 — Quando o acidente for simultaneamente de viação e de trabalho, aplicar-se-ão as disposições deste decreto-lei, tendo em atenção as constantes da legislação especial de acidentes de trabalho.

2 — O disposto no número anterior é aplicável, com as devidas adaptações, quando o acidente possa qualificar-se como acidente em serviço, nos termos do Decreto-Lei n.º 503/99, de 20 de Novembro.

Artigo 27.º

Direito de regresso da empresa de seguros

1 — Satisfeita a indemnização, a empresa de seguros apenas tem direito de regresso:

a) Contra o causador do acidente que o tenha provocado dolosamente;

b) Contra os autores e cúmplices de roubo, furto ou furto de uso do veículo causador do acidente, bem como, subsidiariamente, o condutor do veículo objecto de tais crimes que os devesse conhecer e causador do acidente;

c) Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida, ou acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos;

d) Contra o condutor, se não estiver legalmente habilitado, ou quando haja abandonado o sinistrado;

e) Contra o responsável civil por danos causados a terceiros em virtude de queda de carga decorrente de deficiência de acondicionamento;

f) Contra o incumpridor da obrigação prevista no n.º 3 do artigo 6.º;

g) Contra o responsável civil pelos danos causados nos termos do n.º 1 do artigo 7.º e, subsidiariamente à responsabilidade prevista na alínea *b*), a pessoa responsável pela guarda do veículo cuja negligência tenha ocasionado o crime previsto na primeira parte do n.º 2 do mesmo artigo;

h) Contra o responsável civil por danos causados a terceiros em virtude de utilização ou condução de veículos que não cumpram as obrigações legais de carácter técnico relativamente ao estado e condições de segurança do veículo, na medida em que o acidente tenha sido provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo;

i) Em especial relativamente ao previsto na alínea anterior, contra o responsável pela apresentação do veículo a inspecção periódica que, na pendência do contrato de seguro, tenha incumprido a obrigação de renovação periódica dessa apresentação, na medida em que o acidente tenha sido provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo.

2 — A empresa de seguros, antes da celebração de um contrato de seguro de responsabilidade automóvel, deve esclarecer especial e devidamente o eventual cliente acerca do teor do presente artigo.

Artigo 28.º

Documentos comprovativos do seguro

1 — Constitui documento comprovativo de seguro válido e eficaz em Portugal:

a) Relativamente a veículos com estacionamento habitual em Portugal, o certificado internacional de seguro

(«carta verde»), o certificado provisório, o aviso-recibo ou o certificado de responsabilidade civil, quando válidos;

b) Relativamente a veículos com estacionamento habitual em país cujo serviço nacional de seguros tenha aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros, o certificado internacional de seguro («carta verde»), quando válido, ou os demais documentos comprovativos de subscrição, nesse país, de um seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, emitidos nos termos da lei nacional respectiva e susceptíveis de, por si, dar a conhecer a validade e eficácia do seguro;

c) Relativamente a veículos matriculados em países cujos serviços nacionais de seguros não tenham aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros, o certificado internacional de seguro («carta verde»), quando válido e emitido por serviço nacional de seguros ao abrigo de relação contratual entre serviços regulada pela secção II do Regulamento Geral do Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros anexo àquele Acordo;

d) Relativamente a veículos matriculados em países que não tenham serviço nacional de seguros, ou cujo serviço não tenha aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros, mas provenientes de um país aderente a esse Acordo, um documento justificativo da subscrição, em país aderente ao Acordo, de um seguro de fronteira, quando válido para o período de circulação no território nacional e garantindo o capital obrigatoriamente seguro;

e) Relativamente a veículos matriculados em países que não tenham serviço nacional de seguros, ou cujo serviço não tenha aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros, e provenientes de país em idênticas circunstâncias, o certificado de seguro de fronteira celebrado em Portugal e cumprindo as condições previstas na parte final da alínea anterior.

2 — No caso objecto da alínea *c*) do número anterior, o Gabinete Português da Carta Verde, na qualidade prevista no artigo 90.º, pode opor aos lesados a cessação da validade de um certificado internacional de seguro nos termos previstos na secção II ali mencionada.

Artigo 29.º

Emissão dos documentos comprovativos do seguro

1 — O certificado internacional de seguro referido na alínea *a*) do n.º 1 do artigo anterior é emitido pela empresa de seguros, mediante o pagamento do prémio ou fracção correspondente ao contrato de seguro, no prazo máximo de 60 dias a contar da data da celebração do contrato e renovado no momento do pagamento do prémio ou fracção seguinte.

2 — Do certificado internacional de seguro constam obrigatoriamente a designação da empresa de seguros, o nome e morada do tomador de seguro, o número de apólice, o período de validade, a marca do veículo e o número de matrícula ou de *chássis* ou de motor.

3 — Quando a empresa de seguros não emitir o certificado internacional de seguro no momento da aceitação do contrato ou de qualquer alteração que obrigue à emissão de novo certificado, deve, após o pagamento do prémio pelo tomador do seguro, entregar a este um certificado provisório, que é válido até ao final do prazo referido no n.º 1.

4 — O aviso-recibo referido na alínea *a*) do n.º 1 do artigo anterior deve encontrar-se devidamente validado através da aposição da vinheta dos CTT ou da empresa de seguros, segundo modelo aprovado pelo n.º 3.º da Portaria n.º 805/84, de 13 de Outubro.

5 — Os certificados de seguro de fronteira a que se refere a alínea *e*) do n.º 1 do artigo anterior devem ter o âmbito territorial do Acordo entre os serviços nacionais de seguros, competindo a respectiva emissão e efectivação das responsabilidades a qualquer empresa de seguros que esteja autorizada a explorar o ramo «Responsabilidade civil de veículos terrestres a motor».

6 — Relativamente aos contratos de seguro de que sejam titulares as pessoas referidas nos n.ºs 3 e 4 do artigo 6.º, constituem documentos comprovativos do seguro o certificado de responsabilidade civil o certificado provisório ou o aviso-recibo, o qual deve encontrar-se validado nos termos do n.º 5 do presente artigo.

7 — Os certificados de responsabilidade civil e os certificados provisórios referidos no número anterior devem ser emitidos pelas empresas de seguros, nos termos, respectivamente, dos n.ºs 1 e 3 do presente artigo.

8 — O Instituto de Seguros de Portugal emite norma regulamentar fixadora do conteúdo, e eventuais demais condições de genuidade, dos certificado provisório, aviso-recibo e certificado de responsabilidade civil objecto do presente artigo, bem como do demais necessário à aplicação do presente artigo.

9 — A empresa de seguros pode optar por, relativamente a todos os contratos em carteira, emitir o certificado internacional de seguro apenas após o pagamento de fracções de prémio iguais ou superiores ao quadrimestre, caso em que:

a) O certificado provisório tem a validade máxima de 90 dias;

b) A empresa de seguros emite o certificado internacional de seguro a pedido do tomador, em cinco dias úteis a contar do pedido e sem encargos adicionais;

c) A empresa de seguros esclarece adequadamente o tomador do previsto no presente número, nomeadamente no aviso para pagamento da fracção do prémio por tempo igual ou inferior ao quadrimestre;

d) O dístico previsto no artigo seguinte acompanha o envio do certificado provisório, devendo respeitar o modelo geral.

10 — Qualquer documento que comprove a eficácia do contrato de seguro só pode ser emitido após o pagamento do prémio pelo tomador do seguro, ficando a entidade emitente, quando não seja a empresa de seguros, responsável perante esta pela entrega da quantia correspondente ao prémio.

Artigo 30.º

Dístico

1 — Nos veículos cuja utilização esteja sujeita ao seguro e com estacionamento habitual em Portugal, com excepção dos motociclos, ciclomotores, triciclos, quadriciclos e máquinas industriais deve ser aposto um dístico, em local bem visível do exterior, que identifique, nomeadamente, a empresa de seguros, o número da apólice, a matrícula do veículo e a validade do seguro.

2 — Os sujeitos isentos da obrigação de segurar a que se refere o artigo 9.º devem igualmente apor um dístico, em local bem visível do exterior do veículo, que identifique, nomeadamente, a matrícula, a situação de isenção, a

validade e a entidade responsável pela indemnização em caso de acidente.

3 — A aplicação do disposto nos números anteriores fica dependente de regulamentação a aprovar por portaria conjunta dos Ministros da Administração Interna e das Finanças, que pode prever regime especial para o dístico ou placa relativos quer ao seguro de garagista quer ao seguro de automobilista, sem prejuízo do previsto no n.º 4 do artigo 6.º

CAPÍTULO III

Da regularização dos sinistros

Artigo 31.º

Objecto

O presente capítulo fixa as regras e os procedimentos a observar pelas empresas de seguros com vista a garantir, de forma pronta e diligente, a assunção da sua responsabilidade e o pagamento das indemnizações devidas em caso de sinistro no âmbito do seguro de responsabilidade civil automóvel.

Artigo 32.º

Âmbito

1 — O regime previsto no presente capítulo não se aplica a sinistros cujos danos indemnizáveis totais excedam o capital mínimo legalmente estabelecido para o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

2 — Relativamente aos danos em mercadorias ou em outros bens transportados nos veículos intervenientes nos sinistros, bem como a sinistros relativamente aos quais se formulem pedidos indemnizatórios de lucros cessantes decorrentes da imobilização desses veículos, é apenas aplicável o previsto nos artigos 38.º e 40.º, sendo que, para o efeito, o prazo previsto na alínea *e*) do n.º 1 do artigo 36.º é de 60 dias.

3 — Nos casos em que, sendo aplicável a lei portuguesa, a regularização do sinistro deva efectuar-se fora do território português, os prazos previstos no presente capítulo podem ser ultrapassados em situação devidamente fundamentada.

4 — Os procedimentos previstos no presente capítulo aplicam-se, com as devidas adaptações, aos sinistros cuja regularização deva ser efectuada pelo Fundo de Garantia Automóvel, ou pelo Gabinete Português da Carta Verde, na qualidade prevista no artigo 90.º, e neste caso sem prejuízo das obrigações internacionais decorrentes da subscrição do Acordo entre os serviços nacionais de seguros.

5 — Para o efeito previsto no número anterior, as referências às empresas de seguros devem ser tidas como sendo efectuadas ao Gabinete Português de Carta Verde ou ao Fundo de Garantia Automóvel.

6 — Para a aplicação do regime previsto no presente capítulo não é necessário que os interessados tenham chegado a acordo sobre os factos ocorridos aquando do sinistro.

Artigo 33.º

Princípios base da gestão de sinistros

1 — Aquando da celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, a empresa de seguros deve prestar informação relevante relativamente aos procedimentos que adopta em caso de sinistro.

2 — Para os efeitos do disposto no número anterior, a empresa de seguros deve disponibilizar informação escrita de forma legível, simples e objectiva quanto aos prazos a que se compromete, tendo em conta a tipologia dos sinistros.

3 — A informação prevista no número anterior deve estar disponível para consulta pelo público.

4 — Os procedimentos a adoptar pela empresa de seguros devem constar de um manual interno de regularização de sinistros, cuja implementação e actualização é assegurada por pessoal com adequada qualificação técnica.

5 — A empresa de seguros deve levar regularmente a cabo auditorias internas que permitam avaliar a qualidade nas diversas fases do processo de regularização dos sinistros abrangidos por este capítulo, com especial incidência naqueles cuja responsabilidade foi, ainda que parcialmente, declinada.

6 — Os métodos de avaliação dos danos materiais decorrentes de um sinistro utilizados pela empresa de seguros devem ser razoáveis, adequados e coerentes.

7 — A empresa de seguros deve dispor de um sistema, cujos princípios de funcionamento devem estar consignados em documento escrito e devem estar disponíveis para consulta pelos seus clientes, que garanta um adequado tratamento das queixas e reclamações apresentadas por aqueles ou por terceiros lesados em sede de regularização de sinistros.

8 — A empresa de seguros deve garantir que o serviço ou a unidade orgânica responsável pela aceitação e regularização de sinistros abrangidos pelo presente capítulo esteja acessível, em condições efectivas, aos seus clientes e a eventuais terceiros lesados.

9 — A empresa de seguros deve disponibilizar a qualquer interessado informação relativa aos tempos médios de regularização dos sinistros.

Artigo 34.º

Obrigações do tomador do seguro e do segurado em caso de sinistro

1 — Em caso de sinistro, o tomador do seguro ou o segurado, sob pena de responder por perdas e danos, obriga-se a:

a) Comunicar tal facto à empresa de seguros no mais curto prazo de tempo possível, nunca superior a oito dias a contar do dia da ocorrência ou do dia em que tenha conhecimento da mesma, fornecendo todas as indicações e provas documentais e ou testemunhais relevantes para uma correcta determinação das responsabilidades;

b) Tomar as medidas ao seu alcance no sentido de evitar ou limitar as consequências do sinistro.

2 — O tomador do seguro e o segurado não podem, também, sob pena de responder por perdas e danos:

a) Abonar extrajudicialmente a indemnização reclamada ou adiantar dinheiro, por conta, em nome ou sob a responsabilidade da empresa de seguros, sem a sua expressa autorização;

b) Dar ocasião, ainda que por omissão ou negligência, a sentença favorável a terceiro ou, quando não der imediato conhecimento à empresa de seguros, a qualquer procedimento judicial intentado contra ele por motivo de sinistro a coberto da respectiva apólice.

3 — Em caso de reclamação por terceiro lesado, se o tomador do seguro ou o segurado não efectuar a participação decorridos oito dias após ter sido notificado para o efeito pela empresa de seguros, e sem prejuízo da regularização do sinistro com base na prova apresentada pelo terceiro lesado, bem como nas averiguações e nas peritagens que se revelem necessárias, constitui-se imediatamente, salvo impossibilidade absoluta que não lhe seja imputável, na obrigação de pagar à empresa de seguros uma penalidade correspondente ao prémio comercial do seguro obrigatório da anuidade em que ocorreu o sinistro.

Artigo 35.º

Forma de participação do sinistro

1 — A participação do sinistro deve ser feita em impresso próprio fornecido pela empresa de seguros ou disponível no seu sítio na Internet, de acordo com o modelo aprovado por norma do Instituto de Seguros de Portugal, ou por qualquer outro meio de comunicação que possa ser utilizado sem a presença física e simultânea das partes, desde que dela fique registo escrito ou gravado.

2 — A norma prevista no número anterior prevê os elementos específicos da participação do sinistro que envolva danos corporais.

3 — Quando a participação do sinistro seja assinada conjuntamente por ambos os condutores envolvidos no sinistro, presume-se que o sinistro se verificou nas circunstâncias, nos moldes e com as consequências constantes da mesma, salvo prova em contrário por parte da empresa de seguros.

4 — A participação do sinistro prevista no n.º 1 identifica os campos cujo preenchimento é indispensável para os efeitos previstos no presente decreto-lei.

Artigo 36.º

Diligência e prontidão da empresa de seguros

1 — Sempre que lhe seja comunicada pelo tomador do seguro, pelo segurado ou pelo terceiro lesado a ocorrência de um sinistro automóvel coberto por um contrato de seguro, a empresa de seguros deve:

a) Proceder ao primeiro contacto com o tomador do seguro, com o segurado ou com o terceiro lesado no prazo de dois dias úteis, marcando as peritagens que devam ter lugar;

b) Concluir as peritagens no prazo dos oito dias úteis seguintes ao fim do prazo mencionado na alínea anterior;

c) Em caso de necessidade de desmontagem, o tomador do seguro e o segurado ou o terceiro lesado devem ser notificados da data da conclusão das peritagens, as quais devem ser concluídas no prazo máximo dos 12 dias úteis seguintes ao fim do prazo mencionado na alínea *a*);

d) Disponibilizar os relatórios das peritagens no prazo dos quatro dias úteis após a conclusão destas, bem como dos relatórios de averiguação indispensáveis à sua compreensão;

e) Comunicar a assunção, ou a não assunção, da responsabilidade no prazo de 30 dias úteis, a contar do termo do prazo fixado na alínea *a*), informando desse facto o tomador do seguro ou o segurado e o terceiro lesado, por escrito ou por documento electrónico;

f) Na comunicação referida na alínea anterior, a empresa de seguros deve mencionar, ainda, que o proprietário do veículo tem a possibilidade de dar ordem de reparação, caso esta deva ter lugar, assumindo este o custo da reparação até ao apuramento das responsabilidades pela empresa de seguros e na medida desse apuramento.

2 — Se a empresa de seguros não detiver a direcção efectiva da reparação, os prazos previstos nas alíneas *b*) e *c*) do número anterior contam-se a partir do dia em que existe disponibilidade da oficina e autorização do proprietário do veículo.

3 — Existe direcção efectiva da reparação por parte da empresa de seguros quando a oficina onde é realizada a peritagem é indicada pela empresa de seguros e é aceite pelo lesado.

4 — Nos casos em que a empresa de seguros entenda dever assumir a responsabilidade, contrariando a declaração da participação de sinistro na qual o tomador do seguro ou o segurado não se considera responsável pelo mesmo, estes podem apresentar, no prazo de cinco dias úteis a contar a partir da comunicação a que se refere a alínea *e*) do n.º 1, as informações que entenderem convenientes para uma melhor apreciação do sinistro.

5 — A decisão final da empresa de seguros relativa à situação descrita no número anterior deve ser comunicada, por escrito ou por documento electrónico, ao tomador do seguro ou ao segurado, no prazo de dois dias úteis após a apresentação por estes das informações aí mencionadas.

6 — Os prazos referidos nas alíneas *b*) a *e*) do n.º 1:

a) São reduzidos a metade havendo declaração amigável de acidente automóvel;

b) Duplicam aquando da ocorrência de factores climatéricos excepcionais ou da ocorrência de um número de acidentes excepcionalmente elevado em simultâneo.

7 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a empresa de seguros deve proporcionar ao tomador do seguro ou ao segurado e ao terceiro lesado informação regular sobre o andamento do processo de regularização do sinistro.

8 — Os prazos previstos no presente artigo suspendem-se nas situações em que a empresa de seguros se encontre a levar a cabo uma investigação por suspeita fundamentada de fraude.

Artigo 37.º

Diligência e prontidão da empresa de seguros na regularização dos sinistros que envolvam danos corporais

1 — Sempre que lhe seja comunicada pelo tomador do seguro, pelo segurado ou pelo terceiro lesado a ocorrência de um sinistro automóvel coberto por um contrato de seguro e que envolva danos corporais, a empresa de seguros deve, relativamente à regularização dos danos corporais:

a) Informar o lesado se entende necessário proceder a exame de avaliação do dano corporal por perito médico designado pela empresa de seguros, num prazo não superior a 20 dias a contar do pedido de indemnização por ele efectuado, ou no prazo de 60 dias a contar da data da comunicação do sinistro, caso o pedido indemnizatório não tenha ainda sido efectuado;

b) Disponibilizar ao lesado o exame de avaliação do dano corporal previsto na alínea anterior no prazo máximo de 10 dias a contar da data da sua recepção, bem como dos relatórios de averiguação indispensáveis à sua compreensão;

c) Comunicar a assunção, ou a não assunção, da responsabilidade no prazo de 45 dias, a contar da data do pedido de indemnização, caso tenha entretanto sido emitido o relatório de alta clínica e o dano seja totalmente quantificável, informando daquele facto o tomador do seguro ou o segurado e o terceiro lesado, por escrito ou por documento electrónico.

2 — Sempre que, no prazo previsto na alínea *c*) do número anterior, não seja emitido o relatório de alta clínica ou o dano não seja totalmente quantificável:

a) A assunção da responsabilidade aí prevista assume a forma de «proposta provisória», em que nomeia especificamente os montantes relativos a despesas já havidas e ao prejuízo resultante de períodos de incapacidade temporária já decorridos;

b) se a proposta prevista na alínea anterior tiver sido aceite, a empresa de seguros deve efectuar a assunção da responsabilidade consolidada no prazo de 15 dias a contar da data do conhecimento pela empresa de seguros do relatório de alta clínica, ou da data a partir da qual o dano deva considerar-se como totalmente quantificável, se posterior.

3 — À regularização dos danos corporais é aplicável o previsto no artigo anterior no que não se encontre fixado no presente artigo, contando-se os prazos aí previstos a partir da data da apresentação do pedido de indemnização pelo terceiro lesado, sem prejuízo da aplicação da alínea *b*) do n.º 6 desse artigo ter como limite máximo 90 dias.

4 — Relativamente à regularização dos danos materiais sofridos por lesado a quem o sinistro haja igualmente causado danos corporais, a aplicação do previsto no artigo anterior nos prazos aí previstos requer a sua autorização, que lhe deve ser devidamente enquadrada e solicitada pela empresa de seguros.

5 — Não ocorrendo a autorização prevista no número anterior, a empresa de seguros diligencia de novo no sentido aí previsto passados 30 dias de ter tomado conhecimento do sinistro sem que entretanto lhe tenha sido apresentado pedido de indemnização pelo lesado, podendo todavia este opor-se de novo à aplicação então dos prazos em causa.

Artigo 38.º

Proposta razoável

1 — A posição prevista na alínea *e*) do n.º 1 ou no n.º 5 do artigo 36.º consubstancia-se numa proposta razoável de indemnização, no caso de a responsabilidade não ser contestada e de o dano sofrido ser quantificável, no todo ou em parte.

2 — Em caso de incumprimento dos deveres fixados nas disposições identificadas no número anterior, quando revistam a forma dele constante, são devidos juros no dobro da taxa legal prevista na lei aplicável ao caso sobre o montante da indemnização fixado pelo tribunal ou, em alternativa, sobre o montante da indemnização proposto para além do prazo pela empresa de seguros, que seja aceite pelo lesado, e a partir do fim desse prazo.

3 — Se o montante proposto nos termos da proposta razoável for manifestamente insuficiente, são devidos juros no dobro da taxa prevista na lei aplicável ao caso, sobre a diferença entre o montante oferecido e o montante fixado na decisão judicial, contados a partir do dia seguinte ao final dos prazos previstos nas disposições identificadas no n.º 1 até à data da decisão judicial ou até à data estabelecida na decisão judicial.

4 — Para efeitos do disposto no presente artigo, entende-se por proposta razoável aquela que não gere um desequilíbrio significativo em desfavor do lesado.

Artigo 39.º

Proposta razoável para regularização dos sinistros que envolvam danos corporais

1 — A posição prevista na alínea *c*) do n.º 1 ou na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 37.º consubstancia-se numa proposta razoável de indemnização, no caso de a responsabilidade não ser contestada e de o dano sofrido ser quantificável, no todo ou em parte.

2 — Em caso de incumprimento dos deveres fixados nas disposições identificadas no número anterior, quando revistam a forma dele constante, é aplicável o previsto nos n.os 2 e 3 do artigo anterior.

3 — Todavia, quando a proposta da empresa de seguros tiver sido efectuada nos termos substanciais e procedimentais previstos no sistema de avaliação e valorização dos danos corporais por utilização da Tabela Indicativa para Avaliação de Incapacidades Permanentes em Direito Civil, os juros nos termos do número anterior são devidos apenas à taxa legal prevista na lei aplicável ao caso e sobre a diferença entre o montante oferecido e o montante fixado na decisão judicial, e, relativamente aos danos não patrimoniais, a partir da data da decisão judicial que torne líquidos os montantes devidos.

4 — Relativamente aos prejuízos futuros, a proposta prevista no n.º 1 pode ser limitada ao prejuízo mais provável para os três meses seguintes à data de apresentação dessa proposta, excepto se já for conhecido o quadro médico e clínico do lesado, e sem prejuízo da sua futura adaptação razoável.

5 — Para os efeitos previstos no n.º 3, na ausência, na Tabela nele mencionada, dos critérios e valores de determinação do montante da indemnização correspectiva a cada lesão nela prevista, são aplicáveis os critérios e valores orientadores constantes de portaria aprovada pelos Ministros das Finanças e da Justiça, sob proposta do Instituto de Seguros de Portugal.

6 — É aplicável ao presente artigo o disposto no n.º 4 do artigo anterior.

Artigo 40.º

Resposta fundamentada

1 — A comunicação da não assunção da responsabilidade, nos termos previstos nas disposições identificadas nos n.os 1 dos artigos 38.º e 39.º, consubstancia-se numa resposta fundamentada em todos os pontos invocados no pedido nos seguintes casos:

a) A responsabilidade tenha sido rejeitada;

b) A responsabilidade não tenha sido claramente determinada;

c) Os danos sofridos não sejam totalmente quantificáveis.

2 — Em caso de atraso no cumprimento dos deveres fixados nas disposições identificadas nos n.os 1 dos artigos 38.º e 39.º, quando revistam a forma constante do número anterior, para além dos juros devidos a partir do 1.º dia de atraso sobre o montante previsto no n.º 2 do artigo anterior, esta constitui-se devedora para com o lesado e para com o Instituto de Seguros de Portugal, em partes iguais, de uma quantia de € 200 por cada dia de atraso.

Artigo 41.º

Perda total

1 — Entende-se que um veículo interveniente num acidente se considera em situação de perda total, na qual a obrigação de indemnização é cumprida em dinheiro e não através da reparação do veículo, quando se verifique uma das seguintes hipóteses:

a) Tenha ocorrido o seu desaparecimento ou a sua destruição total;

b) Se constate que a reparação é materialmente impossível ou tecnicamente não aconselhável, por terem sido gravemente afectadas as suas condições de segurança;

c) Se constate que o valor estimado para a reparação dos danos sofridos, adicionado do valor do salvado, ultrapassa 100 % ou 120 % do valor venal do veículo consoante se trate respectivamente de um veículo com menos ou mais de dois anos.

2 — O valor venal do veículo antes do sinistro corresponde ao seu valor de substituição no momento anterior ao acidente.

3 — O valor da indemnização por perda total corresponde ao valor venal do veículo antes do sinistro calculado nos termos do número anterior, deduzido do valor do respectivo salvado caso este permaneça na posse do seu proprietário, de forma a reconstituir a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à indemnização.

4 — Ao propor o pagamento de uma indemnização com base no conceito de perda total, a empresa de seguros está obrigada a prestar, cumulativamente, as seguintes informações ao lesado:

a) A identificação da entidade que efectuou a quantificação do valor estimado da reparação e a apreciação da sua exequibilidade;

b) O valor venal do veículo no momento anterior ao acidente;

c) A estimativa do valor do respectivo salvado e a identificação de quem se compromete a adquiri-lo com base nessa avaliação.

5 — Nos casos de perda total do veículo a matrícula é cancelada nos termos do artigo 119.º do Código da Estrada.

Artigo 42.º

Veículo de substituição

1 — Verificando-se a imobilização do veículo sinistrado, o lesado tem direito a um veículo de substituição de características semelhantes a partir da data em que a empresa de seguros assuma a responsabilidade exclusiva pelo ressarcimento dos danos resultantes do acidente, nos termos previstos nos artigos anteriores.

2 — No caso de perda total do veículo imobilizado, nos termos e condições do artigo anterior, a obrigação mencionada no número anterior cessa no momento em que a empresa de seguros coloque à disposição do lesado o pagamento da indemnização.

3 — A empresa de seguros responsável comunica ao lesado a identificação do local onde o veículo de substituição deve ser levantado e a descrição das condições da sua utilização.

4 — O veículo de substituição deve estar coberto por um seguro de cobertura igual ao seguro existente para o veículo imobilizado, cujo custo fica a cargo da empresa de seguros responsável.

5 — O disposto neste artigo não prejudica o direito de o lesado ser indemnizado, nos termos gerais, no excesso de despesas em que incorreu com transporte em consequência da imobilização do veículo durante o período em que não dispôs do veículo de substituição.

6 — Sempre que a reparação seja efectuada em oficina indicada pelo lesado, a empresa de seguros disponibiliza o veículo de substituição pelo período estritamente necessário à reparação, tal como indicado no relatório da peritagem.

Artigo 43.º

Pagamento da indemnização

1 — Salvo acordo em contrário, a empresa de seguros responsável deve proceder ao pagamento ao lesado da indemnização decorrente do sinistro no prazo de oito dias úteis a contar da data da assunção da responsabilidade, nos termos das disposições identificadas nos n.os 1 dos artigos 38.º e 39.º, e mediante a apresentação dos documentos necessários ao pagamento.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o pagamento aos terceiros prestadores de serviços em prazos mais dilatados, desde que tal tenha sido com eles convencionado e daí não decorra um agravamento das condições de ressarcimento dos danos sofridos pelo lesado.

3 — No caso em que a empresa de seguros não proceda ao pagamento da indemnização que por ela seja devida no prazo fixado no n.º 1, esta deve pagar ao lesado juros de mora, no dobro da taxa legal, sobre o montante devido e não pago, desde a data em que tal quantia deveria ter sido paga, nos termos deste artigo, até à data em que esse pagamento venha a concretizar-se.

4 — Verificando-se uma situação de perda total, em que a empresa de seguros adquira o salvado, o pagamento da indemnização fica dependente da entrega àquela do documento único automóvel ou do título de registo de propriedade e do livrete do veículo.

Artigo 44.º

Reclamações e arbitragem

1 — Sem prejuízo de outras competências fixadas na lei, compete ao Instituto de Seguros de Portugal a recepção das reclamações e a prestação de informações relativas à aplicação do disposto no presente capítulo.

2 — As empresas de seguros devem, nas suas comunicações com os tomadores de seguros, com os segurados ou com os terceiros lesados, prestar informação sobre a sua adesão à arbitragem voluntária, indicando as entidades que procedem a essa arbitragem.

3 — Se o tomador do seguro, o segurado ou o terceiro lesado não concordar com a decisão comunicada nos termos das disposições identificadas nos n.os 1 dos artigos 38.º e 39.º, e não aceitar o recurso à arbitragem, a empresa de seguros fica dispensada do cumprimento dos prazos previstos no artigo anterior.

Artigo 45.º

Códigos de conduta, convenções ou acordos

1 — Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, as empresas de seguros ou as suas associações podem aprovar códigos de conduta, convenções ou acordos que assegurem

procedimentos mais céleres, sem diminuir a protecção dos consumidores assegurada pela lei.

2 — As empresas de seguros devem, nas suas comunicações com os tomadores de seguros, com os segurados e com os terceiros lesados, prestar informação sobre a sua adesão a códigos de conduta, convenções ou acordos, a identificação dos seus subscritores e as regras atinentes à sua aplicação.

3 — Quando, nos termos dos códigos de conduta, convenções ou acordos e com o enquadramento neles previsto, a regularização e o acompanhamento do sinistro sejam feitos por uma empresa de seguros por conta de outrem, as obrigações previstas no presente capítulo impendem sobre aquela.

Artigo 46.º

Comunicações e notificações

As comunicações ou notificações previstas no presente capítulo consideram-se válidas e plenamente eficazes caso sejam efectuadas por correio registado, transmissão por telecópia, correio electrónico ou por outro meio do qual fique um registo escrito ou gravado, desde que a empresa de seguros esteja a autorizada a fazê-lo nos termos da lei.

CAPÍTULO IV

Garantia da reparação de danos na falta de seguro obrigatório

Artigo 47.º

Fundo de Garantia Automóvel

1 — A reparação dos danos causados por responsável desconhecido ou isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ou por responsável incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel, é garantida pelo Fundo de Garantia Automóvel nos termos da secção seguinte.

2 — O Fundo de Garantia Automóvel é dotado de autonomia administrativa e financeira.

3 — Os órgãos do Instituto de Seguros de Portugal asseguram a gestão do Fundo de Garantia Automóvel.

4 — O Fundo de Garantia Automóvel, existente nos termos do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, mantém todos os seus direitos e obrigações.

5 — O Fundo de Garantia Automóvel pode efectuar o resseguro das suas responsabilidades.

SECÇÃO I

Atribuições do Fundo de Garantia Automóvel

SUBSECÇÃO I

Pagamento de indemnizações

Artigo 48.º

Âmbito geográfico e veículos relevantes

1 — Sem prejuízo do previsto no n.º 3 do artigo 5.º, o Fundo de Garantia Automóvel satisfaz, nos termos da presente secção, as indemnizações decorrentes de acidentes rodoviários ocorridos em Portugal e originados:

a) Por veículo cujo responsável pela circulação está sujeito ao seguro obrigatório e, seja com estacionamento habitual em Portugal, seja matriculados em países que não tenham serviço nacional de seguros, ou cujo serviço não tenha aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros;

b) Por veículo cujo responsável pela circulação está sujeito ao seguro obrigatório sem chapa de matrícula ou com uma chapa de matrícula que não corresponde ou deixou de corresponder ao veículo, independentemente desta ser a portuguesa;

c) Por veículo cujo responsável pela circulação está isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ainda que com estacionamento habitual no estrangeiro.

2 — No caso previsto na alínea *c*) do número anterior, é aplicável o previsto no artigo 54.º relativamente ao responsável civil.

Artigo 49.º

Âmbito material

1 — O Fundo de Garantia Automóvel garante, nos termos do n.º 1 do artigo anterior, e até ao valor do capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, a satisfação das indemnizações por:

a) Danos corporais, quando o responsável seja desconhecido ou não beneficie de seguro válido e eficaz, ou for declarada a insolvência da empresa de seguros;

b) Danos materiais, quando o responsável, sendo conhecido, não beneficie de seguro válido e eficaz;

c) Danos materiais, quando, sendo o responsável desconhecido, deva o Fundo satisfazer uma indemnização por danos corporais significativos, ou tenha o veículo causador do acidente sido abandonado no local do acidente, não beneficiando de seguro válido e eficaz, e a autoridade policial haja efectuado o respectivo auto de notícia, confirmando a presença do veículo no local do acidente.

2 — Para os efeitos previstos na primeira parte da alínea *c*) do número anterior, consideram-se danos corporais significativos a lesão corporal que determine morte ou internamento hospitalar igual ou superior a sete dias, ou incapacidade temporária absoluta por período igual ou superior a 60 dias, ou incapacidade parcial permanente igual ou superior a 15 %.

3 — Para os efeitos previstos na segunda parte da alínea *c*) do n.º 1, considera-se aplicável ao veículo abandonado a exclusão prevista na alínea *a*) do n.º 4 do artigo 14.º

Artigo 50.º

Fundado conflito

1 — Ocorrendo um fundado conflito entre o Fundo de Garantia Automóvel e uma empresa de seguros sobre qual deles recai o dever de indemnizar, deve o Fundo reparar os danos sofridos pelo lesado que caiba indemnizar, sem prejuízo de vir a ser reembolsado pela empresa de seguros, se sobre esta vier a final a impender essa responsabilidade, e em termos correspondentes aos previstos no n.º 1 do artigo 54.º, adicionados dos juros de mora à taxa legal, devidos desde a data do pagamento da indemnização pelo Fundo, e incrementados estes últimos em 25 %.

2 — O Fundo comunica a situação de conflito à empresa de seguros e aos lesados reclamantes em prazo até 20 dias

úteis a contar da data em que tenha conhecimento da ocorrência do acidente.

3 — O incremento previsto na parte final do n.º 1 não é devido caso a empresa de seguros assuma, sem recurso à via judicial, o dever de reembolsar o Fundo de Garantia Automóvel.

Artigo 51.º

Limites especiais à responsabilidade do Fundo

1 — Caso o acidente previsto nos artigos 48.º e 49.º seja também de trabalho ou de serviço, o Fundo só responde por danos materiais e, relativamente ao dano corporal, pelos danos não patrimoniais e os danos patrimoniais não abrangidos pela lei da reparação daqueles acidentes, incumbindo, conforme os casos, às empresas de seguros, ao empregador ou ao Fundo de Acidentes de Trabalho as demais prestações devidas aos lesados nos termos da lei específica de acidentes de trabalho ou de serviço, salvo inexistência do seguro de acidentes de trabalho, caso em que o FGA apenas não responde pelas prestações devidas a título de invalidez permanente.

2 — Se o lesado por acidente previsto nos artigos 48.º e 49.º beneficiar da cobertura de um contrato de seguro automóvel de danos próprios, a reparação dos danos do acidente que sejam subsumíveis nos respectivos contratos incumbe às empresas de seguros, ficando a responsabilidade do Fundo limitada ao pagamento do valor excedente.

3 — Quando, por virtude de acidente previsto nos artigos 48.º e 49.º, o lesado tenha direito a prestações ao abrigo do sistema de protecção da segurança social, o Fundo só garante a reparação dos danos na parte em que estes ultrapassem aquelas prestações.

4 — As entidades que satisfaçam os pagamentos previstos nos números anteriores têm direito de regresso contra o responsável civil do acidente e sobre quem impenda a obrigação de segurar, que respondem solidariamente.

5 — O lesado pelo acidente previsto nos artigos 48.º e 49.º não pode cumular as indemnizações a que tenha direito a título de responsabilidade civil automóvel e de beneficiário de prestações indemnizatórias ao abrigo de seguro de pessoas transportadas.

6 — O pagamento pela empresa de seguros da indemnização prevista no n.º 2 não dá, em si, lugar a alteração de prémio do respectivo seguro quando o dano reparado for da exclusiva responsabilidade do interveniente sem seguro.

Artigo 52.º

Exclusões

1 — São aplicáveis ao Fundo de Garantia Automóvel as exclusões previstas para o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

2 — Estão também excluídos da garantia do Fundo de Garantia Automóvel:

a) Os danos materiais causados aos incumpridores da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel;

b) Os danos causados aos passageiros que voluntariamente se encontrassem no veículo causador do acidente, sempre que o Fundo prove que tinham conhecimento de que o veículo não estava seguro;

c) Os danos sofridos pelo causador doloso do acidente, pelos autor, cúmplice, encobridor e receptador de roubo, furto ou furto de uso de veículo que intervenha no acidente, bem como pelo passageiro nele transportado que conhecesse a posse ilegítima do veículo, e de livre vontade nele fosse transportado.

Artigo 53.º

Competências no âmbito do título II

No âmbito da protecção objecto do título II, compete ao Fundo de Garantia Automóvel, enquanto organismo de indemnização, satisfazer as indemnizações e reembolsar os organismos de indemnização dos demais Estados membros nos termos aí previstos.

SUBSECÇÃO II

Reembolsos

Artigo 54.º

Sub-rogação do Fundo

1 — Satisfeita a indemnização, o Fundo Garantia Automóvel fica sub-rogado nos direitos do lesado, tendo ainda direito ao juro de mora legal e ao reembolso das despesas que houver feito com a instrução e regularização dos processos de sinistro e de reembolso.

2 — No caso de insolvência, o Fundo de Garantia Automóvel fica sub-rogado apenas contra a empresa de seguros insolvente.

3 — São solidariamente responsáveis pelo pagamento ao Fundo de Garantia Automóvel, nos termos do n.º 1, o detentor, o proprietário e o condutor do veículo cuja utilização causou o acidente, independentemente de sobre qual deles recaia a obrigação de seguro.

4 — São subsidiariamente responsáveis pelo pagamento ao Fundo de Garantia Automóvel, nos termos do n.º 1, os que tenham contribuído para o erro ou vício determinante da anulabilidade ou nulidade do contrato de seguro e ainda o comerciante de veículos automóveis que não cumpra as formalidades de venda relativas à obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel.

5 — As entidades que reembolsem o Fundo nos termos dos n.os 3 e 4 beneficiam de direito de regresso contra outros responsáveis, se os houver, relativamente ao que tiverem pago.

6 — Aos direitos do Fundo de Garantia Automóvel previstos nos números anteriores é aplicável o n.º 2 do artigo 498.º do Código Civil, sendo relevante para o efeito, em caso de pagamentos fraccionados por lesado ou a mais do que um lesado, a data do último pagamento efectuado pelo Fundo de Garantia Automóvel.

Artigo 55.º

Outros reembolsos

1 — O Fundo de Garantia Automóvel reembolsa o Gabinete Português da Carta Verde pelo montante despendido por este, ao abrigo do Acordo entre os serviços nacionais de seguros, em consequência das indemnizações devidas por acidentes causados por veículos matriculados em Portugal e sujeitos ao seguro obrigatório previsto neste decreto-lei, desde que:

a) O acidente ocorra no território de outro país cujo serviço nacional de seguros tenha aderido àquele Acordo, ou ainda no trajecto que ligue directamente dois territórios

onde o Acordo do Espaço Económico Europeu é aplicável, quando no território atravessado não exista serviço nacional de seguros;

b) O responsável pela circulação do veículo não seja titular de um seguro de responsabilidade civil automóvel;

c) As indemnizações tenham sido atribuídas nas condições previstas para o seguro de responsabilidade civil automóvel na legislação nacional do país onde ocorreu o acidente, ou nos termos da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 10.º, quando o acidente ocorreu no trajecto que liga directamente dois territórios onde o Acordo do Espaço Económico Europeu é aplicável.

2 — Para os efeitos do disposto no número anterior, o Gabinete Português da Carta Verde deve transmitir ao Fundo todas as indicações relativas à identificação e circunstâncias do acidente, do responsável, do veículo e das vítimas, para além de dever justificar o pagamento efectuado ao serviço nacional de seguros do país onde ocorreu o acidente.

3 — O Fundo reembolsa e é reembolsado, nos termos dos acordos celebrados com entidades congéneres de outros Estados membros ou de outros países que tenham relações preferenciais baseados em acordos celebrados com a União Europeia no campo específico da actividade seguradora «Não vida», dos montantes resultantes da regularização de sinistros cobertos por empresas de seguros declaradas em insolvência ou causados pela condução de veículo não sujeito à obrigação de seguro com estacionamento habitual num desses Estados.

4 — Satisfeito o reembolso, o Fundo fica sub-rogado nos termos do artigo 54.º

Artigo 56.º

Dever de colaboração

1 — Todas as entidades públicas ou privadas de cuja colaboração o Fundo de Garantia Automóvel careça para efectuar, nos termos da presente secção, a cobrança dos reembolsos, devem prestar, de forma célere e eficaz, as informações e o demais solicitado, sem prejuízo do sigilo a que estejam obrigadas por lei.

2 — As informações e os dados conhecidos nos termos do número anterior não podem ser transmitidos a terceiros.

Artigo 57.º

Sub-rogação e reembolsos do Fundo no âmbito do título II

No âmbito da protecção objecto do título II, o Fundo de Garantia Automóvel, enquanto organismo de indemnização, procede aos reembolsos e goza dos direitos de reembolso e de sub-rogação aí previstos.

SECÇÃO II

Gestão financeira

Artigo 58.º

Receitas do Fundo

1 — Constituem receitas do Fundo de Garantia Automóvel:

a) A contribuição resultante da aplicação de uma percentagem sobre o montante total dos prémios comerciais da cobertura obrigatória do seguro de responsabilidade civil automóvel processados no ano anterior, líquidos de estornos e anulações;

b) A contribuição resultante da aplicação de uma percentagem sobre o montante total dos prémios comerciais de todos os contratos de «Seguro automóvel» processados no ano anterior, líquidos de estornos e anulações, destinada à prevenção rodoviária;

c) O resultado dos reembolsos efectuados para o Fundo ao abrigo da sub-rogação nos direitos do lesado e dos acordos celebrados com entidades congéneres previstos na presente lei;

d) As taxas de gestão cobradas aos organismos de indemnização dos demais Estados membros aquando da percepção dos reembolsos previstos no título II;

e) A remuneração de aplicações financeiras, bem como os rendimentos dos imóveis da propriedade do Fundo;

f) As doações, heranças ou legados;

g) Os valores recebidos decorrentes de contratos de resseguro celebrados ao abrigo do n.º 5 do artigo 47.º;

h) Quaisquer outras receitas que lhe venham a ser atribuídas.

2 — A percentagem referida na alínea *a*) do número anterior é fixada em 2,5 % ao ano, podendo, quando se revelar necessário, ser alterada por portaria do Ministro de Estado e das Finanças, sob proposta do Instituto de Seguros de Portugal.

3 — A percentagem referida na alínea *b*) do n.º 1 é fixada em 0,21 % ao ano, podendo, quando se revelar necessário, ser alterada por despacho conjunto dos Ministros de Estado e das Finanças e da Administração Interna, sob proposta do Instituto de Seguros de Portugal.

4 — As empresas de seguros devem cobrar as contribuições previstas nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 1 conjuntamente com o prémio do seguro, sendo responsáveis por essas cobranças perante o Fundo e devendo as mesmas, bem como as respectivas bases de incidência, ser mencionadas especificamente no recibo emitido pela empresa de seguros.

5 — Em caso de estorno do prémio de seguro em razão da extinção do respectivo contrato, o estorno das contribuições cobradas pela empresa de seguros para o Fundo, nos termos do número anterior, é efectuado nas mesmas percentagens previstas nos n.ºs 2 e 3.

6 — As contribuições cobradas pelas empresas de seguros nos termos do n.º 4 são entregues ao Fundo no mês seguinte a cada trimestre civil de cobrança.

7 — Em situações excepcionais, devidamente comprovadas, o Estado pode assegurar uma dotação correspondente ao montante dos encargos que excedam as receitas arrecadadas pelo Fundo.

8 — O previsto nas alíneas *a*) e *b*) do n.º 1 só entra em vigor relativamente às contribuições cobradas a partir de 1 de Janeiro de 2008.

Artigo 59.º

Despesas do Fundo

Constituem despesas do Fundo de Garantia Automóvel:

a) Os encargos decorrentes da regularização dos sinistros participados e os custos inerentes à instrução e gestão dos processos de sinistro e de reembolso;

b) Reembolsos efectuados ao Gabinete Português de Carta Verde e aos fundos de garantia congéneres nos termos da presente lei;

c) Os custos de campanhas, que entenda patrocinar, destinadas a promover e esclarecer o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e motivar o cumprimento da respectiva obrigação;

d) A entrega às entidades fixadas para o efeito por despacho do Ministro da Administração Interna do montante anual previsto na alínea *b)* do n.º 1 e no n.º 3 do artigo anterior;

e) Os valores despendidos por força dos contratos de resseguro celebrados nos termos do n.º 5 do artigo 47.º;

f) Outros encargos relacionados com a gestão do Fundo, nomeadamente avisos e publicidade.

Artigo 60.º

Pagamentos antecipados ao Fundo

1 — A fim de habilitar o Fundo de Garantia Automóvel a solver eventuais compromissos superiores às suas disponibilidades de tesouraria, pode este recorrer às empresas de seguros, até ao limite de 10 % do montante cobrado aos tomadores de seguro, nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 58.º, no ano civil anterior àquele em que o pedido é efectuado.

2 — As importâncias arrecadadas nos termos do número anterior são compensáveis durante o exercício seguinte.

SECÇÃO III

Disposições processuais

Artigo 61.º

Jurisdição

Dos actos e decisões do Fundo de Garantia Automóvel cabe recurso para os tribunais comuns.

Artigo 62.º

Legitimidade

1 — As acções destinadas à efectivação da responsabilidade civil decorrente de acidente de viação, quando o responsável seja conhecido e não beneficie de seguro válido e eficaz, são propostas contra o Fundo de Garantia Automóvel e o responsável civil, sob pena de ilegitimidade.

2 — Quando o responsável civil por acidentes de viação for desconhecido, o lesado demanda directamente o Fundo de Garantia Automóvel.

3 — Se nos casos previstos nos números anteriores o acidente de viação for, nos termos do n.º 2 do artigo 51.º, subsumível em contrato de seguro automóvel de danos próprios, a acção deve ser proposta também contra a respectiva empresas de seguros.

Artigo 63.º

Isenções

1 — O Fundo de Garantia Automóvel, no exercício do direito de sub-rogação previsto no presente decreto-lei, está isento de custas.

2 — Estão isentos de tributação emolumentar os actos de registo de apreensão de veículos promovidos, nos termos do presente decreto-lei, pelo Fundo de Garantia Automóvel.

CAPÍTULO V

Disposições processuais

Artigo 64.º

Legitimidade das partes e outras regras

1 — As acções destinadas à efectivação da responsabilidade civil decorrente de acidente de viação, quer sejam exercidas em processo civil quer o sejam em processo penal, e em caso de existência de seguro, devem ser deduzidas obrigatoriamente:

a) Só contra a empresa de seguros, quando o pedido formulado se contiver dentro do capital mínimo obrigatório do seguro obrigatório;

b) Contra a empresa de seguros e o civilmente responsável, quando o pedido formulado ultrapassar o limite referido na alínea anterior.

2 — Nas acções referidas na alínea *a*) do número anterior pode a empresa de seguros, se assim o entender, fazer intervir o tomador do seguro.

3 — Quando, por razão não imputável ao lesado, não for possível determinar qual a empresa de seguros, aquele tem a faculdade de demandar directamente o civilmente responsável, devendo o tribunal notificar oficiosamente este último para indicar ou apresentar documento que identifique a empresa de seguros do veículo interveniente no acidente.

4 — O demandado pode exonerar-se da obrigação referida no número anterior se justificar que é outro o possuidor ou detentor e o identificar, caso em que este é notificado para os mesmos efeitos.

5 — Constitui contra-ordenação, punida com coima de € 200 a € 2000 o incumprimento do dever de indicar ou de apresentar documento que identifique a empresa de seguros que cobre a responsabilidade civil relativa à circulação do veículo interveniente no acidente no prazo fixado pelo tribunal.

6 — Nas acções referidas no n.º 1, que sejam exercidas em processo cível, é permitida a reconvenção contra o autor e a sua empresa de seguros.

TÍTULO III

Da protecção em caso de acidente no estrangeiro

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 65.º

Âmbito da protecção

1 — São protegidos nos termos do presente título os lesados residentes em Portugal com direito a indemnização por dano sofrido em resultado de acidente causado pela circulação de veículo terrestre a motor habitualmente estacionado e segurado num Estado membro e ocorrido, ou em Estadomembro que não Portugal, ou, sem prejuízo do fixado no n.º 1 do artigo 74.º, em país terceiro aderente ao sistema da «carta verde».

2 — O disposto no capítulo II e na secção I do capítulo IV do presente título não é todavia aplicável aos danos resultantes de acidente causado pela utilização de veículo habitualmente estacionado em Portugal e segurado em estabelecimento situado em Portugal.

Artigo 66.º

Colaboração

Todas as entidades de cujo concurso o Instituto de Seguros de Portugal e o Fundo de Garantia Automóvel careçam para o cumprimento das funções que lhe estão atribuídas nos termos do presente título devem colaborar com estes de forma célere e eficaz.

CAPÍTULO II

Empresas de seguros

Artigo 67.º

Representante para sinistros

1 — As empresas de seguros sediadas em Portugal, bem como as sucursais em Portugal de empresas com sede fora do território do espaço económico europeu, autorizadas para a cobertura de riscos do ramo «Responsabilidade civil de veículos terrestres a motor», com excepção da responsabilidade do transportador, têm liberdade de escolha do representante, em cada um dos demais Estados membros, para o tratamento e a regularização, no país de residência da vítima, dos sinistros ocorridos num Estado distinto do da residência desta («representante para sinistros»).

2 — O representante para sinistros, que deve residir ou encontrar-se estabelecido no Estado membro para que for designado, pode agir por conta de uma ou várias empresas de seguros.

3 — O representante para sinistros deve ainda dispor de poderes suficientes para representar a empresa de seguros junto das pessoas lesadas nos casos referidos no n.º 1 e satisfazer plenamente os seus pedidos de indemnização e, bem assim, estar habilitado a examinar o caso na língua ou línguas oficiais do Estado membro de residência da pessoa lesada.

4 — O representante para sinistros deve reunir todas as informações necessárias relacionadas com a regularização dos sinistros em causa e, bem assim, tomar as medidas necessárias para negociar a sua regularização.

5 — A designação do representante para sinistros previsto no presente artigo não prejudica o disposto no artigo 64.º, relativamente aos acidentes em que seja devida a aplicação da lei portuguesa.

6 — As empresas de seguros previstas no n.º 1 devem comunicar aos centros de informação de todos os Estados membros o nome e o endereço do representante para sinistros por si designados nos termos do n.º 1.

7 — A designação do representante para sinistros não equivale, por si, à abertura de uma sucursal, não devendo o representante para sinistros ser considerado um estabelecimento para efeitos de determinação de foro, nomeadamente para a regularização judicial de sinistros.

Artigo 68.º

Procedimento de proposta razoável

Para os efeitos da aplicação do regime previsto no capítulo II do título I aos acidentes objecto do presente título, o lesado pode apresentar o seu pedido de indemnização ao representante para sinistros.

CAPÍTULO III

Organismo de indemnização

Artigo 69.º

Instituição

O Fundo de Garantia Automóvel garante a indemnização dos lesados referidos no artigo 65.º, nos termos do presente capítulo.

SECÇÃO I

Regime geral

Artigo 70.º

Legitimidade para o pedido de indemnização

1 — Os lesados residentes em Portugal podem apresentar um pedido de indemnização ao Fundo de Garantia Automóvel se, não constando tal pedido de acção judicial interposta directamente contra a empresa de seguros:

a) Nos prazos previstos na alínea *e*) do n.º 1 e do n.º 6 do artigo 36.º, e na alínea *c*) do n.º 1 e na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 37.º, nem empresa de seguros do veículo cuja utilização causou o acidente nem o respectivo representante para sinistros tiver apresentado uma resposta fundamentada aos argumentos aduzidos no pedido de indemnização;

b) A empresa de seguros não tiver designado um representante para sinistros em Portugal.

2 — Carecem da legitimidade prevista na alínea *b*) do número anterior os lesados que tenham apresentado o pedido de indemnização directamente à empresa de seguros do veículo cuja utilização causou o acidente e tenham recebido uma resposta fundamentada nos prazos mencionados na alínea *a*) do número anterior.

Artigo 71.º

Resposta ao pedido de indemnização

1 — O Fundo de Garantia Automóvel dá resposta ao pedido de indemnização no prazo de dois meses a contar da data da sua apresentação pelo lesado, sem prejuízo da possibilidade de pôr termo à sua intervenção se a empresa de seguros ou o seu representante para sinistros tiver entretanto apresentado uma resposta fundamentada ao pedido.

2 — Assim que receba um pedido de indemnização, o Fundo de Garantia Automóvel informa imediatamente do mesmo, bem como de que vai responder-lhe no prazo previsto no número anterior, a empresa de seguros do veículo cuja utilização causou o acidente ou o seu representante para sinistros, o organismo de indemnização do Estado membro do estabelecimento da empresa de seguros que efectuou o contrato de seguro e, bem assim, caso seja conhecida, a pessoa que causou o acidente.

3 — O Fundo de Garantia Automóvel não pode subordinar o pagamento da indemnização a condições diferentes das estabelecidas no presente título, nomeadamente à de a vítima provar, por qualquer meio, que a pessoa responsável não pode ou não quer pagar.

4 — A intervenção do Fundo de Garantia Automóvel nos termos do presente artigo é subsidiária da obrigação da empresa de seguros, pelo que, designadamente, depende do não cumprimento pela empresa de seguros ou pelo civilmente responsável.

5 — Nos casos em que os lesados tenham apresentado pedido judicial de indemnização ao civilmente responsável, o pagamento pelo Fundo de Garantia Automóvel é por este comunicado ao respectivo tribunal.

Artigo 72.º

Reembolso

Tendo procedido ao pagamento nos termos do artigo anterior, o Fundo de Garantia Automóvel tem o direito de pedir ao organismo de indemnização do Estado membro do estabelecimento da empresa de seguros do veículo cuja utilização causou o acidente o reembolso do montante pago.

Artigo 73.º

Sub-rogação

1 — O Fundo de Garantia Automóvel, na qualidade de organismo de indemnização do Estado membro do estabelecimento da empresa de seguros do veículo cuja utilização causou o acidente, deve reembolsar o organismo de indemnização de outro Estado membro que assim lho solicite após indemnizar o lesado aí residente, nos termos do artigo 6.º da Directiva n.º 2000/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Maio.

2 — O Fundo de Garantia Automóvel fica sub-rogado nos direitos do lesado face à pessoa causadora do acidente e à respectiva empresa de seguros na medida em que tenha procedido ao reembolso previsto no número anterior.

SECÇÃO II

Regime especial

Artigo 74.º

Intervenção em caso de não identificação de veículo ou de empresa de seguros

1 — Relativamente a acidentes ocorridos noutros Estados membros, os lesados residentes em Portugal podem também apresentar um pedido de indemnização ao Fundo de Garantia Automóvel quando não for possível identificar o veículo cuja utilização causou o acidente, ou se, no prazo de dois meses após o acidente, não for possível identificar a empresa de seguros daquele.

2 — O presente artigo é também aplicável aos acidentes causados por veículos de um país terceiro aderente ao sistema da «carta verde».

3 — A indemnização é paga nos termos e limites em que tenha ocorrido a transposição do artigo 1.º da Directiva n.º 84/5/CEE, do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983, pelo Estado membro onde ocorreu o acidente.

4 — O Fundo de Garantia Automóvel tem então o direito de apresentar um pedido de reembolso, nas condições previstas no artigo 72.º:

a) Se não for possível identificar a empresa de seguros, junto do Fundo de Garantia criado ao abrigo do n.º 4 do artigo 1.º da Directiva n.º 84/5/CEE, do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983, do Estado membro onde o veículo tem o seu estacionamento habitual;

b) Se não for possível identificar o veículo, ou no caso de veículos de países terceiros, junto de idêntico Fundo de Garantia do Estado membro onde ocorreu o acidente.

Artigo 75.º

Reembolso a organismo de indemnização de outro Estado membro

O Fundo de Garantia Automóvel, na qualidade de organismo de indemnização do Estado membro onde o veículo tem o seu estacionamento habitual ou onde ocorreu o acidente, deve reembolsar o organismo de indemnização de outro Estado membro que assim lho solicite após indemnizar o lesado aí residente nos termos do artigo anterior.

TÍTULO IV

Informação para a regularização de sinistros automóvel

Artigo 76.º

Dados informativos de base

1 — Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, o Instituto de Seguros de Portugal é responsável pela manutenção de um registo com as seguintes informações relativas aos veículos terrestres a motor habitualmente estacionados em Portugal:

a) Números de matrícula;

b) Número das apólices de seguro que cobrem o risco de responsabilidade civil decorrente da sua utilização, com excepção da responsabilidade do transportador e, no caso do respectivo prazo de validade ter caducado, o termo da cobertura do seguro;

c) Empresas de seguros que cubram o risco de responsabilidade civil decorrente da sua utilização, com excepção da responsabilidade do transportador, e respectivos representantes para sinistros, designados nos termos do artigo 67.º;

d) Lista dos veículos cujos responsáveis pela circulação, em cada Estado membro, estão isentos da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel seja em razão das suas pessoas seja dos veículos em si;

e) Nome da entidade responsável pela indemnização em caso de acidente causado por veículos cujos responsáveis estão isentos da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel em razão da pessoa;

f) Nome do organismo que garante a cobertura do veículo no Estado membro onde este tem o seu estacionamento habitual, se o veículo beneficiar de isenção da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel em razão do veículo.

2 — O Instituto de Seguros de Portugal é igualmente responsável pela coordenação da recolha e divulgação dessas informações, bem como pelo auxílio às pessoas com poderes para tal na obtenção das informações referidas no número anterior.

3 — As informações referidas nas alíneas *a*) a *c*) do n.º 1 devem ser conservadas por um prazo de sete anos a contar da data de caducidade do registo do veículo ou do termo do contrato de seguro.

4 — O Instituto de Seguros de Portugal coopera com os centros de informação congéneres dos demais Estados membros, designadamente os instituídos nos termos do artigo 5.º da Directiva n.º 2000/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Maio, para o cumprimento recíproco das respectivas funções.

Artigo 77.º

Disponibilização dos dados de base

1 — O lesado por acidente suscitador de responsabilidade civil automóvel coberta por seguro obrigatório tem o direito de, no prazo de sete anos após o acidente, obter sem demora do Instituto de Seguros de Portugal o nome e endereço da empresa de seguros do veículo cuja utilização causou o acidente, bem como o número da respectiva apólice de seguro e, bem assim, o nome e endereço do representante para sinistros da empresa de seguros no seu Estado de residência.

2 — O Instituto de Seguros de Portugal deve fornecer ao lesado o nome e o endereço do proprietário, do condutor habitual ou da pessoa em cujo nome o veículo está registado, caso aquele tenha um interesse legítimo na obtenção de tal informação.

3 — Para o efeito do disposto no número anterior, o Instituto de Seguros de Portugal deve dirigir-se, designadamente, à empresa de seguros ou ao serviço de registo do veículo.

4 — Se o veículo cuja utilização causou o acidente estiver isento da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel em razão da pessoa responsável pela sua circulação, o Instituto de Seguros de Portugal comunica ao lesado o nome da entidade responsável pela indemnização.

5 — Se o veículo cuja utilização causou o acidente estiver isento da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel em razão de si mesmo, o Instituto de Seguros de Portugal comunica ao lesado o nome da entidade que garante a cobertura do veículo no país do seu estacionamento habitual.

Artigo 78.º

Disponibilização dos dados informativos relativos à regularização de sinistros suscitadores de responsabilidade civil automóvel

1 — O regime de disponibilização da informação relativa à regularização de sinistros suscitadores de responsabilidade civil automóvel na titularidade das empresas de seguros, Fundo de Garantia Automóvel, ou Gabinete Português da Carta Verde é o previsto no capítulo III do título II.

2 — A entidade fiscalizadora de trânsito que tome conhecimento da ocorrência de acidente de viação deve recolher todos os elementos necessários ao preenchimento da participação de acidente constante de modelo aprovado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

3 — Os dados referidos no número anterior podem ser tratados nos sistemas informáticos da GNR e da PSP e enviados por via electrónica para os sistemas de informação das entidades competentes em razão da matéria.

4 — A participação de acidente é enviada, por via electrónica, ao tribunal quando tal seja legalmente exigido, mantendo-se cópia em arquivo.

5 — A entidade prevista no n.º 2 remete cópia do auto de notícia por si elaborado:

a) Ao Fundo de Garantia Automóvel, sendo o responsável do acidente desconhecido, ou isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ou se um dos intervenientes no acidente não se fizer acompanhar de documento comprovativo de seguro válido e eficaz;

b) às empresas de seguros correspondentes às apólice de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel correspondentes aos veículos intervenientes, tratando-se de acidente de que resulte dano corporal.

6 — Nos casos não previstos no número anterior, o auto de notícia é colocado à disposição dos intervenientes nos acidentes de viação suscitadores de responsabilidade civil automóvel, suas empresas de seguros ou representantes, sendo-lhes facilitada a consulta e, se requeridas, fornecidas certidões e informações.

7 — Consideram-se representantes, para efeitos do número anterior, os mandatários forenses dos interessados ou os seus funcionários credenciados, bem como os funcionários credenciados pelas empresas de seguros, pelo Fundo de Garantia Automóvel ou pelo Gabinete Português da Carta Verde.

Artigo 79.º

Tratamento de dados pessoais

Ao tratamento de dados pessoais decorrente da aplicação dos artigos anteriores é aplicável o disposto na Lei n.º 67/98, de 26 de Outubro.

TÍTULO V

Garantia e disposições finais

CAPÍTULO I

Fiscalização e sanções em matéria de circulação automóvel

Artigo 80.º

Admissão à circulação

1 — Os veículos terrestres a motor e seus reboques só podem circular em território nacional se cumprirem a obrigação de seguro fixada no presente decreto-lei e no artigo 150.º do Código da Estrada.

2 — A não renovação ou cessação dos contratos de seguro previstos no presente decreto-lei por motivo distinto do não pagamento do prémio é comunicada pela empresa de seguros ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres no prazo de 30 dias a contar do início dos efeitos respectivos, com a indicação da matrícula do veículo seguro e da entidade obrigada ao seguro.

3 — Em caso de cessação do contrato de seguro por alienação do veículo, a empresa de seguros, quando não conheça a identidade da pessoa obrigada ao seguro, comunica, no mesmo prazo, às entidades referidas no número anterior a identificação do anterior proprietário.

4 — O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres notifica as entidades responsáveis pelo seguro dos veículos cujo contrato cessou para, no prazo de 15 dias, fazerem a entrega do certificado de matrícula, ou do livrete e do título de registo de propriedade, em qualquer dos serviços do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, ou procederem à sua devolução por via postal.

5 — O cancelamento da matrícula não se efectua sempre que, no prazo de 15 dias previsto no número anterior, for

feita a prova da celebração do contrato de seguro do veículo perante o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, nos termos do artigo 6.º, ou de que se trata de veículo temporária ou definitivamente não destinado à circulação.

6 — O cancelamento da matrícula por falta de cumprimento da obrigação referida no n.º 4 determina a apreensão do veículo nos termos previstos no Código da Estrada.

7 — As licenças dos veículos pesados de transporte colectivo de passageiros ou de mercadorias, de quaisquer veículos de aluguer, de automóveis ligeiros de táxi e de carros eléctricos circulando sobre carris não poderão ser entregues sem que o respectivo interessado apresente contrato de seguro que abranja as coberturas obrigatórias.

8 — Os comerciantes dos veículos automóveis abrangidos pelo presente decreto-lei farão depender a entrega do veículo ao adquirente da apresentação prévia de documento comprovativo da realização do seguro obrigatório.

Artigo 81.º

Controlo da obrigação de seguro

1 — A obrigação de seguro é controlada nos termos previstos no artigo 85.º do Código da Estrada, sem prejuízo da apreensão do veículo prevista na alínea *f*) do n.º 1 do artigo 162.º do mesmo Código.

2 — A fiscalização prevista no número anterior que incida sobre veículos com estacionamento habitual no território ou de país cujo serviço nacional de seguros tenha aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros, ou de país terceiro em relação aos aderentes ao Acordo e que entre em Portugal a partir do território de país cujo serviço nacional de seguros tenha aderido ao Acordo, deve ser não sistemática, não discriminatória e efectuada no âmbito de um controlo que não tenha por objectivo exclusivo a verificação do seguro.

Artigo 82.º

Entidades fiscalizadoras

O cumprimento das obrigações estabelecidas no presente decreto-lei é fiscalizado pelas autoridades com poderes de fiscalização referidas no n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, e ainda pela Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo relativamente a veículos entrados por via marítima ou aérea que se encontrem matriculados em país terceiro sem gabinete nacional de seguros, ou cujo gabinete nacional de seguros não tenha aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros, e não provenientes de país em idênticas circunstâncias.

Artigo 83.º

Documentos autênticos

1 — O certificado provisório de seguro, o aviso-recibo e o certificado de responsabilidade civil, bem como o certificado internacional («carta verde») ou o documento justificativo da subscrição de um seguro de fronteira, são considerados documentos autênticos, pelo que a sua falsificação ou a utilização dolosa desses documentos falsificados serão punidas nos termos da lei penal.

2 — Os documentos referidos no número anterior emitidos no território nacional serão considerados documentos autênticos desde que, nos termos a regulamentar por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e da Administração Interna, sejam exarados em registo próprio, pela autoridade pública competente, os números de apólice dos contratos de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel a que aqueles documentos se reportem.

CAPÍTULO II

Fiscalização e sanções das empresas de seguros

Artigo 84.º

Regime geral

O cumprimento pelas empresas de seguros do previsto no presente decreto-lei, bem como nos respectivos regulamentos, é fiscalizado pelo Instituto de Seguros de Portugal, e o correspondente incumprimento é punível nos termos do regime sancionatório da actividade seguradora, com ressalva do previsto na secção seguinte.

Artigo 85.º

Garantia da responsabilidade civil e da situação registal do veículo

1 — A sanção da circulação do veículo sem seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, bem como o respectivo processo de aplicação, encontram-se fixados no Código da Estrada, com ressalva do previsto nos números seguintes.

2 — Constitui contra-ordenação, punida com coima de € 250 a € 1250, a circulação do veículo sem o dístico previsto no artigo 30.º, sendo aqueles montantes reduzidos para metade caso no acto de fiscalização seja todavia feita prova da existência do correspondente seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

3 — Constitui contra-ordenação, punida com coima de € 500 a € 2500, se o veículo for um motociclo ou um automóvel, ou de € 250 a € 1250, se for outro veículo a motor, a não entrega do certificado de matrícula, ou do livrete e do título de registo de propriedade, nos termos e para os efeitos do n.º 4 do artigo 80.º, salvo se for feita prova da alienação do veículo ou da existência de seguro válido no prazo referido no n.º 5 do mesmo.

SECÇÃO I

Garantia do regime de regularização de sinistros

Artigo 86.º

Contra-ordenações

1 — A infracção ao disposto nos n.os 1, 5 e 6 do artigo 36.º, nos n.os 1 a 3 e 6 do artigo 37.º, nos artigos 38.º a 40.º e nos n.os 1 e 5 do artigo 42.º constitui contra-ordenação punível com coima de € 3000 a € 44 890, quando não exista sanção civil aplicável.

2 — A infracção ao disposto no artigo 33.º, no n.º 7 do artigo 36.º, no artigo 41.º, no n.º 2 do artigo 44.º e no n.º 2 do artigo 45.º constitui contra-ordenação punível com coima de € 750 a € 24 940.

3 — A negligência é sempre punível, sendo os montantes das coimas referidos nos números anteriores reduzidos a metade.

Artigo 87.º

Registo dos prazos de regularização dos sinistros

1 — Para o efeito da fiscalização do cumprimento pelas empresas de seguros do previsto no capítulo III do título I do disposto no número anterior, as empresas de seguros obrigam-se a implementar e manter actualizado um registo dos prazos efectivos e circunstanciados de regularização dos sinistros que lhes sejam participados no âmbito desse capítulo.

2 — O Instituto de Seguros de Portugal fixa, por norma regulamentar, a estrutura do registo referido no número anterior, bem como a periodicidade e os moldes nos quais aquela informação lhe deve ser prestada pelas empresas de seguros.

Artigo 88.º

Distribuição do produto das coimas

O produto das coimas aplicadas é distribuído da seguinte forma:

a) 60 % para o Estado;
b) 40 % para o Instituto de Seguros de Portugal.

Artigo 89.º

Divulgação das infracções

1 — O Instituto de Seguros de Portugal disponibiliza, para consulta pública, a identificação das empresas de seguros que tenham sido objecto de aplicação de coimas no âmbito previsto na presente secção por decisões transitadas em julgado.

2 — A informação referida no número anterior identifica a empresa de seguros, bem como o número de coimas aplicadas e as disposições efectivamente infringidas.

3 — Sem prejuízo da utilização de outros meios, estas informações são disponibilizadas no sítio da Internet do Instituto de Seguros de Portugal.

CAPÍTULO III

Disposições finais e transitórias

Artigo 90.º

Serviço nacional de seguros português

Compete ao Gabinete Português de Carta Verde, organização profissional criada em conformidade com a Recomendação n.º 5 adoptada em 25 de Janeiro de 1949, pelo Subcomité de Transportes Rodoviários do Comité de Transportes Internos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas e que agrupa as empresas de seguros autorizadas a explorar o ramo «Responsabilidade civil — Veículos terrestres automóveis» («Serviço nacional de seguros»), e subscritor do Acordo entre os serviços nacionais de seguros, a satisfação, ao abrigo desse Acordo, das indemnizações devidas nos termos da presente lei aos lesados por acidentes ocorridos em Portugal e causados:

a) Por veículos portadores do documento previsto nas alíneas *b*) a *e*) do n.º 1 do artigo 28.º e com estacionamento habitual em país cujo serviço nacional de seguros tenha aderido a esse Acordo, ou matriculados em país terceiro que não tenha serviço nacional de seguros, ou cujo serviço não tenha aderido seja ao Acordo, seja à secção II do Regulamento anexo ao Acordo, mas que, não obstante, sejam portadores de um documento válido justificativo da subscrição em país aderente ao Acordo de um seguro de fronteira válido para o período de circulação no território nacional e garantindo o capital obrigatoriamente seguro;

b) Ou por veículos com estacionamento habitual em país cujo serviço nacional de seguros tenha aderido a esse Acordo e sem qualquer documento comprovativo do seguro.

Artigo 91.º

Regulamentação

Compete ao Instituto de Seguros de Portugal aprovar as condições da apólice uniforme do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

Artigo 92.º

Danos próprios

O regime previsto nos artigos 32.º, 33.º, 35.º a 40.º, 43.º a 46.º e 86.º a 89.º aplica-se aos contratos de seguro automóvel que incluam coberturas facultativas relativas aos danos próprios sofridos pelos veículos seguros, desde que os sinistros tenham ocorrido em virtude de choque, colisão ou capotamento.

Artigo 93.º

Relatório sobre a aplicação de algumas soluções

O Instituto de Seguros de Portugal elabora um relatório de avaliação do impacto da aplicação deste decreto-lei, no prazo de três anos após a entrada em vigor do presente decreto-lei, bem como o relatório sobre a execução e aplicação prática da regularização de acidentes causados pela condução de veículo isento da obrigação de seguro, para os efeitos previstos no terceiro parágrafo da alínea *b*) da Directiva n.º 72/166/CEE, do Conselho, de 24 de Abril, aditada pela alínea *b*) do n.º 3 do artigo 1.º da directiva transposta pelo presente decreto-lei, para o que conta com a colaboração das demais entidades envolvidas, devendo remetê-los ao Ministro das Finanças.

Artigo 94.º

Norma revogatória

1 — São revogados:

a) O Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro;
b) O Decreto-Lei n.º 122-A/86, de 30 de Maio;
c) O Decreto-Lei n.º 102/88, de 29 de Março;
d) O Decreto-Lei n.º 130/94, de 19 de Maio;
e) O Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3 de Maio;
f) O n.º 3 do artigo 66.º do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril.

2 — Até à entrada em vigor dos regulamentos necessários para a execução do presente decreto-lei são aplicáveis os regulamentos vigentes, na medida em que não contrariem o presente regime.

Artigo 95.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 60 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de Junho de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Luís Filipe Marques Amado — Fernando Teixeira dos Santos — Rui Carlos Pereira — Alberto Bernardes Costa — António José de Castro Guerra.*

Promulgado em 26 de Julho de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 2 de Agosto de 2007.

Pelo Primeiro-Ministro, *Luís Filipe Marques Amado,* Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL E DA EDUCAÇÃO

Portaria n.º 959/2007

de 21 de Agosto

O Decreto-Lei n.º 276-C/2007, de 31 de Julho, definiu a missão e as atribuições da Agência Nacional de Qualificação, I. P.

Importa agora, no desenvolvimento daquele decreto-lei, determinar a sua organização interna.

Assim:

Ao abrigo do artigo 12.º da Lei n.º 3/2004, de 15 de Janeiro:

Manda o Governo, pelos Ministros de Estado e das Finanças, do Trabalho e da Solidariedade Social e da Educação, o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

São aprovados, em anexo à presente portaria e da qual fazem parte integrante, os Estatutos da Agência Nacional para a Qualificação, I. P., abreviadamente designada por ANQ, I. P.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

O Ministro de Estado e das Finanças, *Fernando Teixeira dos Santos,* em 30 de Julho de 2007. — O Ministro do Trabalho e da Solidariedade Social, *José António Fonseca Vieira da Silva,* em 31 de Julho de 2007. — A Ministra da Educação, *Maria de Lurdes Reis Rodrigues,* em 31 de Julho de 2007.

ANEXO

ESTATUTOS DA AGÊNCIA NACIONAL PARA A QUALIFICAÇÃO, I. P.

Artigo 1.º

Organização interna

A orgânica interna da Agência Nacional para a Qualificação, I. P. (ANQ, I. P.), compreende uma estrutura nuclear, de carácter hierárquico e funcional, e uma estrutura matricial integrada por equipas multidisciplinares, em função do plano estratégico plurianual.

Artigo 2.º

Estrutura nuclear

1 — A estrutura nuclear da ANQ, I. P., é constituída pelos seguintes unidades orgânicas:

a) O Departamento de Gestão Integrada de Sistemas de Qualificação (DGISQ);
b) O Departamento de Referenciais de Qualificação (DRQ);
c) O Departamento de Coordenação e Gestão da Rede de Centros Novas Oportunidades (DCNO);
d) O Departamento Financeiro e de Organização (DFO);
e) O Núcleo de Recursos Humanos e Desenvolvimento Organizacional (NRHDO);
f) O Núcleo de Comunicação e Imagem (NCI);
g) O Núcleo de Informática (NI);
h) O Núcleo de Assessoria (NA).

2 — Os Departamentos são dirigidos por directores de departamento.
3 — Os Núcleos são dirigidos por coordenadores de núcleo.

Artigo 3.º

Departamento de Gestão Integrada de Sistemas de Qualificação

Ao Departamento de Gestão Integrada de Sistemas de Qualificação (DGISQ) compete promover e regular uma oferta diversificada de educação e formação profissional de dupla certificação destinada a jovens e adultos e, em especial:

a) Assegurar, em articulação com as estruturas desconcentradas do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (MTSS) e do Ministério da Educação (ME), o ordenamento da rede de oferta formativa de dupla certificação, definindo os critérios a considerar na sua estruturação;
b) Promover o acompanhamento das ofertas de dupla certificação, destinadas a jovens e adultos, em articulação com as estruturas desconcentradas do MTSS e do ME e em coordenação com a actividade dos outros Departamentos;
c) Assegurar a articulação com as estratégias de financiamento dos sistemas e ofertas de qualificação;
d) Dinamizar e monitorizar os dispositivos de informação e orientação para a qualificação, em articulação com as estruturas desconcentradas do MTSS e do ME, assegurando a complementaridade com o Sistema de Gestão Integrada da Oferta (SIGO);

na Rua de Marcos de Portugal, 10, 2810-260 Laranjeiro, de modo a passar pela estação ferroviária da REFER/FERTAGUS de Palmela, passando a mesma a designar-se por Palmela-Palmela (estação da REFER).

9 de Agosto de 2007. — Pela Directora, a Chefe de Secção, *Maria Fernanda Pinto*.

2611048690

Aviso n.º 18 225/2007

Por despacho de 17 de Julho de 2007 do subdirector-geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, em substituição, nos termos do artigo 41.º, n.º 2, do CPA, foram autorizados os cancelamentos das concessões de carreiras de serviço público a seguir indicadas: alvará n.º 1732 — Areia (largo) Cascais (estação) p/Quinta da Marinha; alvará n.º 3984 — Oeiras (estação)-Talaíde; alvará n.º 4692 — Cabreiro-Cascais (estação) p/Carrascal; alvará n.º 5253 — Oeiras (estação) — Rio de Mouro (estação) p/Mem Martins (estação); alvará n.º 6091 — Mem Martins (estação) — Rio de Mouro (estação) p/ Bairro S. Minas e Alto Forte; alvará n.º 7461 — Abrunheira (centro) — Algueirão Velho (Bairro N. Imagem) p/Rio de Mouro (estação); alvará n.º 7511 Sassoeiros — Sassoeiros (circ.) p/Bairro Augusto Castro; alvará n.º 7556 — Alto Forte (Feira Nova) — Mem Martins (estação).

Em nome da empresa SCOTTURB — Transportes Urbanos, L.da, com sede na Rua de São Francisco, 660, Adroana, 2645-019 Alcabideche.

10 de Agosto de 2007. — Pela Directora, a Chefe de Secção, *Maria Fernanda Pinto*.

2611048871

Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P.

Aviso (extracto) n.º 18 226/2007

Por deliberação do conselho directivo do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P., em sua sessão de 28 de Junho de 2007, foi autorizada, ao abrigo do artigo 14.º, n.º 4, da Portaria n.º 1098/99, de 21 de Dezembro, a reconversão, com efeitos a partir de 1 de Julho de 2007, do funcionário Humberto Amores Pereira, operador de cais, grau 1 — BR 15, para agente de exploração, grau 2 — BR 15. (Não carece de visto ou autorização do Tribunal de Contas.)

11 de Setembro de 2007. — A Presidente do Conselho Directivo, *Natércia Cabral*.

MINISTÉRIO DA SAÚDE

Gabinete do Ministro

Despacho normativo n.º 35/2007

Considerando que a fiscalização da condução sob influência de substâncias psicotrópicas era até agora apenas realizada através de análises de urina e de sangue, cujas colheitas são efectuadas exclusivamente nos estabelecimentos da rede pública hospitalar, dada a inexistência de equipamentos adequados que permitissem, de modo rápido e seguro, fazer a despistagem noutros fluidos biológicos;

Considerando que a introdução dos testes na saliva tornou possível e viável fazer o rastreio do consumo de substâncias psicotrópicas na via pública pelas entidades fiscalizadoras;

Considerando ser necessário dotar os agentes de autoridade de conhecimentos que lhes permitam, com eficiência, detectar indícios de consumo de substâncias psicotrópicas pelos condutores:

Ao abrigo do disposto no artigo 9.º da Lei n.º 18/2007, de 17 de Maio, para efeitos de aplicação do n.º 1 do artigo 157.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, determino o seguinte:

1 — É aprovado o guia orientador de indícios de influência por substâncias psicotrópicas, anexo ao presente despacho normativo e que dele faz parte integrante.

2 — O guia tem por objectivo auxiliar os agentes de autoridade na detecção de indícios indicativos de que o condutor fiscalizado possa estar sob influência de alguma substância psicotrópica capaz de interferir negativamente na sua capacidade para conduzir com segurança.

11 de Setembro de 2007. — O Ministro da Saúde, *António Fernando Correia de Campos*.

ANEXO

Guia orientador de indícios de influência por substâncias psicotrópicas

Todos os indícios constantes do presente guia constituem meros indicadores, devendo ser sempre complementados com exames de rastreio e, se necessário, de confirmação previstos na Lei n.º 18/2007, de 17 de Maio.

1 — Consumidor de opiáceos (heroína ou outros):

1.1 — Estigmas não determinantes:

a) Estigmas corporais de consumo:

Múltiplas punções nos trajectos venosos, nomeadamente da mão, antebraço, prega do cotovelo, pescoço e pés;
Sinais de abcessos ou fleimões;
Higiene oral deficiente, múltiplas cáries dentárias;

b) Outros estigmas não determinantes, como a posse de:

Colher (habitualmente carbonizada e torcida);
Caricas de garrafas;
Limão ou fragmentos;
Seringas (habitualmente de insulina);
Colher de papel de alumínio («pratas») ou de maço de cigarros sem a «prata»;
Bolinhas de algodão e ou filtros de cigarros;
Isqueiro, normalmente com a chama elevada;
Fragmentos de palhinhas de sumo, restos de saquinhos de plástico;
Roupa queimada com cigarros;
Tubos de papel ou notas enroladas na ponta.

1.2 — Efeito do consumo ou de intoxicação aguda de opiáceos aspecto geral:

Pupilas oculares contraídas (mióticas);
Discurso lentificado, fala arrastada, sonolência;
Sendo dependente, com frequência, apresenta mau estado físico geral;
Eventual entorpecimento mental (estado de estupor) ou até de coma, podendo também estar agitado;
Pele pálida, arroxeada (cianosada) e húmida;
Pulso fraco (filiforme);
Frequência cardíaca baixa (bradicardia);
Frequência respiratória baixa (bradipneia), eventualmente ausência de respiração (apneia);
Hipertensão arterial;
Náuseas e ou vómitos;
Sensibilidade reduzida (hipostesia).

1.3 — Privação/abstinência de opiáceos (ressaca):

a) Quadro clínico que apresente diversos sinais e sintomas de intensidade e gravidade variáveis:

Ansiedade;
Pupilas oculares dilatadas (midriáticas);
Suores;
Crises de espirros (esternutárias);
Lacrimejo;
Dores musculares generalizadas;
Náuseas, vómitos;
Insónias;
Frequência respiratória acelerada (taquipneia);
Frequência cardíaca acelerada (taquicárdia);
Diarreia;
Irritabilidade;
Inquietação/agitação psicomotora, tremórico ou, contrariamente, imóvel;
Elevação da temperatura (hipertermia);
Hipertensão arterial;
Convulsões;
Confusão mental (desorientação);

b) O síndroma de abstinência de heroína começa seis a doze horas após a última dose, atingindo o máximo de intensidade entre as vinte e quatro e setenta e duas horas, decrescendo progressivamente entre 6 a 10 dias.

2 — Consumidor de cocaína e de anfetaminas — no mercado farmacêutico português não existem anfetamínicos puros, mas sim medicamentos com efeito anfetamínico, habitualmente redutores do apetite alimentar (anorexígenos) e alguns psicoestimulantes.

2.1 — Estigmas de consumo não determinantes, como a posse de:

Espelho pequeno;
Canivete;
Anorexígenos;
Pó branco (cocaína), em fragmento de palhinha para consumo de bebidas ou embalado em papel, prata ou saquinho de plástico;
Esferográficas sem carga (tipo *Bic®*);
Garrafa plástica de água mineral perfurada;
Caricas de garrafas;
Bicarbonato de sódio;
Éter;
Amoníaco.

2.2 — Efeito do consumo ou intoxicação aguda de cocaína ou anfetamínicos — quadro clínico de hiperestimulação do sistema nervoso simpático:

Pupila dilatada (midríase) ou pupilas normais;
Euforia;
Agitação;
Variação súbita do humor (labilidade emocional);
Ansiedade;
Pânico;
Irritabilidade;
Delírio de perseguição;
Agressividade;
Entorpecimento mental (estado de estupor);
Coma;
Frequência cardíaca alta (taquicardia);
Frequência cardíaca baixa (bradicardia);
Perda súbita de consciência (colapso);
Respiração acelerada (taquipneia);
Respiração muito irregular (tipo Cheyne-Stokes);
Paragem respiratória (apneia);
Hipertensão arterial;
Ritmo cardíaco irregular (arritmia);
Insónias;
Espasmos musculares;
Tremores;
Sudação profusa;
Vómitos;
Excitação sexual;
Dores de cabeça (cefaleias);
Boca seca (xerostomia);
Convulsões;
Febre;
Necessidade imperiosa de urinar ou eventualmente de defecar;
Confusão mental;
Cheiro a amoníaco.

2.3 — Privação/abstinência de cocaína e de anfetamínicos:

Ansiedade moderada a grave;
Défice de atenção;
Alterações da personalidade;
Quadro delirante;
Perda de sentido crítico;
Indiferença/apatia;
Agitação psicomotora;
Hipersensibilidade de contacto (hiperestesia);
Perturbações da coordenação motora;
Sensação de opressão;
Tristeza profunda moderada ou grave (perturbação depressiva);
Comportamento suicida;
Variações cíclicas de humor (perturbação ciclotímica ou bipolar);
Tremores;
Tiques;
Perdas de peso;
Magreza acentuada (caquexia);
Atrofia do septo nasal;
Lesões das vias intravenosas;
Necrose das vias intravenosas.

3 — Consumidor de derivados da *Cannabis*:
3.1 — Substâncias objecto de consumo, habitualmente fumado:

Erva ou marijuana — semelhante ao tabaco fino, com concentração variável mas ligeira de tetrahidrocanabinol (THC);
Haxixe — pasta, habitualmente de cor de chocolate castanho, com maior concentração de tetrahidrocanabinol (THC);
Óleo de haxixe, destilado líquido que se usa impregnado em cigarros.

3.2 — Estigmas de consumo não determinantes, como a posse de:

Papel mortalha (tipo ziguezague);
Resíduos de tabaco;
Maços de tabaco sem «pratas»;
Papel ou cartão enrolado (para fazer de boquilha);
Descongestionantes oculares;
Fragmentos ou barras, de haxixe, habitualmente embrulhadas em papel ou prata;
Pontas de mortalha;
Caixas de fósforos grandes.

3.3 — Efeito do consumo de canabinóides — aspecto geral:

Olhos vermelhos (conjuntivas oculares congestionadas);
Sonolento;
Mucosas secas (xerostomia);
Descoordenação motora;
Aumento do apetite alimentar;
Ansiedade;
Pânico;
Inibição ou desinibição;
Discurso imparável (logorreia);
Variação súbita de humor (labilidade emocional);
Irritabilidade;
Confusão mental;
Ausência de sentido crítico;
Alternância de estados de vigília e de sonolência;
Perturbação psicótica aguda (ideias delirantes e ou ouvir vozes).

Centro Hospitalar de Torres Vedras

Aviso n.º 18 227/2007

Por despacho do conselho de administração deste Centro Hospitalar de 12 de Setembro de 2007, Andreia Sofia Santos Silva, Luísa Manuela Gandaio Gonçalves Amaro Mota, Marco António Garcia da Silva, Maria José Cunha Graça Mira e Paulo Sérgio Simões Pinto foram nomeados definitivamente, após concurso, técnicos superiores de 1.ª classe do regime geral do quadro de pessoal do Hospital Distrital de Torres Vedras e integrado no Centro Hospitalar de Torres Vedras. (Isento de fiscalização prévia do Tribunal de Contas.)

14 de Setembro de 2007. — O Presidente do Conselho de Administração, *José Moreira Furtado Mateus.*

Direcção-Geral da Saúde

Despacho (extracto) n.º 22 303/2007

Por despacho de 1 de Setembro de 2007 do director-geral da Saúde, foi a licenciada Maria Isabel Castelão Pereira Catela Mota, assistente graduada da carreira médica de clínica geral do quadro da Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo, I. P., Centro de Saúde de Sete Rios, requisitada, nos termos do n.º 4 do artigo 6.º da Lei n.º 53/2006, de 7 de Dezembro, para o exercício de funções nesta Direcção-Geral, com efeitos a partir da data do despacho.

11 de Setembro de 2007. — O Director-Geral, *Francisco George.*

Hospital Distrital de São João da Madeira

Despacho (extracto) n.º 22 304/2007

Por despacho do conselho de administração deste Hospital de 10 de Setembro de 2007, foi renovada a autorização de acumulação de funções, dezanove horas semanais, no Centro de Hemodiálise — Centrodial, São João da Madeira, a Maria Isabel das Neves Sá Oliveira da Costa Moreira, enfermeira graduada do quadro de pessoal deste Hospital.

12 de Setembro de 2007. — O Presidente do Conselho de Administração, *Luís Matias.*

Despacho (extracto) n.º 22 305/2007

Por despacho do conselho de administração deste Hospital de 6 de Setembro de 2007:

Foram Maria Teresa da Silva Barbosa, Teresa Margarida da Silva Simões e Maria Lúcia Silva Oliveira promovidas, na sequência do concurso interno de acesso misto, a assistentes administrativas especialistas do quadro de pessoal deste Hospital, considerando-se exoneradas do anterior lugar a partir da data da aceitação.

Foi Carla de Fátima Nunes da Silva Lago, assistente administrativa principal do quadro distrital de vinculação do Porto, nomeada, na sequência de concurso interno de acesso misto, a assistente administrativa especialista do quadro de pessoal do Hospital Distrital de

ii) O índice ser revisto ou reformulado periodicamente para garantir que continua a reflectir os mercados a que diz respeito, em função de critérios publicamente disponíveis;

iii) Os activos subjacentes ser suficientemente líquidos, permitindo a reprodução do índice pelos utilizadores;

c) Sejam publicados de forma adequada, devendo para o efeito:

i) O seu processo de publicação assentar em procedimentos sólidos para recolher preços, calcular e, posteriormente, publicar o valor do índice, incluindo o método de determinação do valor dos activos para os quais o preço de mercado não se encontra disponível;

ii) Ser prestadas, numa base alargada e em tempo útil, informações relevantes sobre assuntos como as metodologias de cálculo e de reformulação dos índices, as alterações dos índices ou quaisquer dificuldades operacionais na prestação de informações atempadas ou exactas.

2 — São instrumentos financeiros derivados sobre uma combinação dos activos referidos nas alíneas *e*) e *f*) do n.º 1 do artigo 45.º aqueles que, não cumprindo os critérios estabelecidos no n.º 1 do presente artigo, preenchem os critérios estabelecidos nas alíneas *e*) e *f*) do n.º 1 do artigo 45.º, com excepção dos índices financeiros».

Artigo 3.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de Abril de 2009. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — João Titterington Gomes Cravinho — Fernando Teixeira dos Santos.*

Promulgado em 8 de Junho de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 9 de Junho de 2009.

Pelo Primeiro-Ministro, *Fernando Teixeira dos Santos,* Ministro de Estado e das Finanças.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DA JUSTIÇA

Portaria n.º 679/2009

de 25 de Junho

Com a publicação da Portaria n.º 377/2008, de 26 de Maio, o Governo fixou, nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 39.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, os critérios e valores orientadores, para efeitos de apresentação aos lesados por sinistro automóvel, de proposta razoável para indemnização do dano corporal.

Decorridos cerca de 10 meses desde a sua publicação, pode afirmar-se que a Portaria n.º 377/2008, de 26 de Maio, foi acolhida de forma muito positiva pelos vários agentes envolvidos na regularização de sinistros automóvel, registando-se um significativo aumento do número de casos resolvidos por acordo, com referência aos critérios e valores nela estabelecidos.

No entanto, prevê o artigo 13.º da portaria que anualmente, até final do mês de Março, são revistos todos os critérios e valores constantes na mesma, sendo os valores automaticamente actualizados de acordo com o índice de preços no consumidor (total nacional, excepto habitação).

Na presente portaria, procede-se, assim, para além da divulgação dos valores actualizados de acordo com o índice de preços no consumidor que em 2008 foi de 2,6% (total nacional, excepto habitação), à revisão de alguns dos critérios adoptados e a ajustamentos pontuais.

Em concreto, é alargado o direito indemnizatório por esforços acrescidos a lesados ainda sem actividade profissional habitual e revisto extraordinariamente o montante da indemnização por incapacidade permanente absoluta para o jovem que não iniciou vida laboral, mais em linha com os valores praticados por acordo no mercado segurador.

Assim:

Ao abrigo do n.º 5 do artigo 39.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, e do disposto no artigo 13.º da Portaria n.º 377/2008, de 26 de Maio, sob proposta do Instituto de Seguros de Portugal, manda o Governo, pelos Secretários de Estado do Tesouro e Finanças e Adjunto e da Justiça, o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração da Portaria n.º 377/2008, de 26 de Maio

A alínea *e*) do artigo 4.º da Portaria n.º 377/2008, de 26 de Maio, passa a ter a seguinte redacção:

«*e*) Quando resulte para o lesado uma incapacidade permanente que lhe exija esforços acrescidos no desempenho da actividade habitual;»

Artigo 2.º

Alteração e actualização dos anexos da Portaria n.º 377/2008, de 26 de Maio

Os anexos I a V da Portaria n.º 377/2008, de 26 de Maio, republicados em anexo, são revistos e actualizados de acordo com a redacção que lhes é dada pela presente portaria.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Em 2 de Junho de 2009.

O Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, *Carlos Manuel Costa Pina.* — O Secretário de Estado Adjunto e da Justiça, *José Manuel Vieira Conde Rodrigues.*

ANEXO I

Compensações devidas por danos morais complementares

Internamento	
Por dia de internamento	20,62 € a 30,78 €

Dano estético	Até
1 ponto	820,80 €
2 pontos	1.641,60 €
3 pontos	2.462,40 €
4 pontos	4.106,00 €
5 pontos	6.745,60 €
6 pontos	9.496,50 €
7 pontos	12.990,00 €

Quantum doloris	Até
4 pontos (1)	820,80 €
5 pontos	1.641,60 €
6 pontos	3.283,20 €
7 pontos	6.335,20 €

NOTA:
(1) Até 3 pontos, sem indemnização.

Repercussão na vida laboral	<= 30 Anos	31-45 Anos	46-60 Anos	61-70 Anos
>IPP II <= 3 IP	até 25.650,00 €	até 20.520,00 €	até 15.390,00 €	até 10.260,00 €
>IPP II <= 7 IP	até 64.125,00 €	até 51.300,00 €	até 38.475,00 €	até 25.650,00 €
>7 IP	até 102.600,00 €	até 82.080,00 €	até 61.560,00 €	até 41.040,00 €

IPA	
Jovem que não iniciou vida laboral	até 300.000,00 €

ANEXO II

Compensações devidas em caso de morte e a título de danos morais aos herdeiros

DANOS MORAIS HERDEIROS (A)

Grupo I - Cônjuge e Filhos e/ou Outros Descendentes	Até
• Ao Cônjuge com 65 ou mais anos de casamento	25.650,00 €
• Ao Cônjuge com menos de 25 anos de casamento	20.520,00 €
• A cada filho com idade menor ou igual a 25 anos	15.390,00 €
• A cada filho maior de 25 anos	10.260,00 €
• A cada neto ou outros Descendentes (3)(5)	5.130,00 €
Grupo II - Só Filhos e/ou Outros Descendentes	**Até**
• Filho com idade menor ou igual a 25 anos	15.390,00 €
• A cada filho maior de 25 anos	10.260,00 €
• A cada neto ou outros Descendentes (3)(5)	5.130,00 €
Grupo III - Só Pais ou Outros Ascendentes/Colaterais	**Até**
a) Pais	
A cada um dos filhos com idade menor ou igual a 25 anos	15.390,00 €
A cada um dos filhos maior de 25 anos	10.260,00 €
b) Sem pais e com avós	
A cada um dos avós (4)	7.695,00 €
c) Sem pais e avós e com outros ascendentes e/ou colaterais	
A cada outro ascendente / colateral	2.565,00 €
Grupo IV - Só Irmãos e/ou Sobrinhos que os representam	**Até**
• Irmão	7.695,00 €
• A cada sobrinho que represente irmãos falecidos	2.565,00 €

NOTAS:
(1) (Com carácter geral)
a) Cada Grupo exclui os seguintes.
b) Quando se trata de filhos, incluem-se também os adoptivos.
c) As idades referidas no quadro, quer relativas à vítima, quer aos consolentes/beneficiários de indemnização são as reportadas à data do acidente.
(2) (Cônjuge não separado judicialmente de pessoas e bens ou de facto.
A união de facto legalmente reconhecida é equiparada ao casamento.
(3) Apenas terão direito a esta indemnização se o Ascendente / representado falecer ou tiver a falecido à data do sinistro. Se o Ascendente falecer posteriormente ao acidente, seguem-se as regras da sucessão.
(4) Os netos serão equiparados a filhos se aves são sucessíveis dos pais (Lisboa).
(5) Os avós serão equiparados a pais se substitutos dos pais (Lisboa).

MAJORAÇÕES (A) (1)	Até
Perda de filho anjo	25%
Perda de filho único com idade da mãe >= 40 anos	50%
Perda de mais do que um filho no mesmo acidente	50%
Perda de todos os filhos no mesmo acidente	100%
Por ser irmão de filho menores ou ao avós, irmãos com idade menor ou igual a 25 anos ou netos	25%
Filhos com idade menor ou igual a 14 anos que fiquem orfãos do segundo progenitor	100%
Filhos com idade menor ou igual a 14 anos que fiquem orfãos dos dois pais no mesmo acidente	150%
Filhos com idade menor ou igual a 21 anos que fiquem orfãos do segundo progenitor	50%
Filhos com idade menor ou igual a 21 anos que fiquem orfãos dos dois pais no mesmo acidente	75%
Filhos maiores de 25 anos que fiquem orfãos do segundo progenitor	25%
Filhos maiores de 25 anos que fiquem orfãos dos dois pais no mesmo acidente	50%
Dependência decorrente de diminuição física ou psíquica do beneficiário (2)	
a) Se for cônjuge ou filho menor de 25 anos	75%
b) Se for filho maior de 25 anos	50%
c) Qualquer outro beneficiário	25%

NOTAS:
(1) Caso existam situações de sobreposição deve aplicar-se a majoração mais favorável ao lesado
(2) Dependência obrigatoriamente comprovada e anterior à data do acidente, desde que de montante de IPP ≥ 60%

DANO MORAL POR PERDA DE FETO (B)

Tempo de gravidez	Nº Filhos: 1º filho	Nº Filhos: 2º filho ou posterior
Até às 10 semanas de gravidez, para ambos os pais cônjuge em partes iguais	até 7.695,00 €	até 2.565,00 €
A partir da 10ª semana de gravidez, para ambos os pais cônjuge em partes iguais	até 12.825,00 €	até 7.695,00 €

MAJORAÇÕES (B)	Até
Perda de feto (1º filho) com idade da mãe >= 40 anos, apenas para a mãe sobrevivo	50%

DIREITO À VIDA (C)

	Idade da vítima: Até 25 anos	Entre 25 e 40 anos	Entre 50 e 75 anos	Mais de 75 anos
Aos herdeiros, dividido em partes iguais	até 61.560,00 €	até 51.300,00 €	até 41.040,00 €	até 30.780,00 €

DANO MORAL DA PRÓPRIA VÍTIMA (D)

	Tempo de sobrevivência: Até 24 horas	Até 72 horas	Mais de que 72 horas
Aos herdeiros, dividido em partes iguais	até 2.052,00 €	até 4.104,00 €	até 7.182,00 €

Nota: 72H é considerado clinicamente o período crítico de sobrevivência

MAJORAÇÕES (D)	Até
Qualquer dos valores poderá ser alvo de majoração em função do nível de sofrimento e antevisão da morte	50%

ANEXO III

Método de cálculo do dano patrimonial futuro

1. Fórmula de cálculo

$$DPF = (1+(r_n - 1))/(1+(r_n \pm i)) \times p$$

$i = [(1+r_n)/(1\pm k)] - 1$

p = prestações (rendimentos anuais)

r (taxa juro nominal líquida das aplicações financeiras) =5%

k (taxa anual de crescimento da prestação) =2%

n (número de anos pelo qual a prestação é devida)

PRAZO	FACTOR	PRAZO	FACTOR	PRAZO	FACTOR	PRAZO	FACTOR
1	1	16	12,568867	31	20,750320	46	25,774561
2	1,970429	17	13,417778	32	21,139434	47	26,028334
3	2,911502	18	14,224094	33	21,509955	48	26,264173
4	3,831813	19	14,991160	34	21,863157	49	26,483100
5	4,732233	20	15,720672	35	22,200881	50	26,686522
6	5,613406	21	16,414916	36	22,524541	51	26,875433
7	6,477700	22	16,075747	37	23,835143	52	27,051419
8	7,326118	23	17,511240	38	23,132782	53	27,214745
9	8,159346	24	17,904833	39	23,419043	54	27,366112
10	8,977833	25	18,267039	40	23,693910	55	27,506110
11	9,782048	26	18,597839	41	24,158155	56	27,634179
12	10,572943	27	18,898464	42	24,192830	57	27,751424
13	11,350947	28	19,453653	43	24,438112	58	27,857228
14	12,116376	29	19,699777	44	24,674930	59	27,952373
15	12,869531	30	20,331212	45	25,503637	60	28,037190

2. Deduções (artigo 6.º da portaria) (1)

Percentagens de abatimento aos rendimentos a título dos ganhos que a vítima auferiria caso não tivesse sido vítima:

• Vítima, sem filhos e obrigada sobrevivo que trabalha e possui rendimento superior ao da vítima	75%
• Vítima, sem filhos e obrigada sobrevivo que trabalha e possui rendimento inferior ao da vítima	65%
• Vítima, sem filhos, ao qual o cônjuge sobrevivo não trabalha	40%
• Vítima, com filhos, de idade menor ou igual a 18 anos ou com anomalia física ou psíquica(2)	28%
• Vítima, com filhos, de idade compreendida entre os 18 e os 25 anos	30%
• Vítima, com filhos, de idade superior a 25 anos	40%
• Vítima não retirada nas situações anteriores que contribua para a economia familiar(3)	60%

(1) Caso existam situações de sobreposição deve aplicar-se a percentagem de abatimento mais favorável ao lesado.
(2) Dependência clinicamente comprovada e anterior à data do acidente.
(3) Salvo prova em contrário.

ANEXO IV

Compensação devida pela violação do direito à integridade física e psíquica — Dano biológico

Pontos	Idade											
	20 ou menos	21 a 25	26 a 30	31 a 35	36 a 40	41 a 45	46 a 50	51 a 55	56 a 60	61 a 65	66 a 69	70 ou mais
1 a 5	De 887,49 a 1067,04	De 851,58 a 1041,39	De 810,54 a 1000,35	De 764,37 a 949,05	De 707,94 a 892,62	De 646,38 a 825,93	De 574,56 a 748,98	De 492,48 a 661,77	De 395,01 a 559,17	De 282,15 a 441,18	De 179,59 a 302,67	De 148,77 a 179,55
6 a 10	De 1067,82 a 1277,37	De 1056,78 a 1251,72	De 1005,48 a 1200,42	De 943,92 a 1138,86	De 877,23 a 1072,17	De 806,28 a 990,09	De 707,54 a 897,75	De 605,34 a 790,02	De 487,35 a 666,90	De 348,84 a 528,39	De 220,68 a 364,23	De 184,68 a 215,46
11 a 15	De 1405,62 a 1426,14	De 1349,19 a 1395,36	De 1282,50 a 1338,93	De 1210,68 a 1272,24	De 1123,47 a 1196,29	De 1026,00 a 1102,65	De 908,01 a 1000,35	De 774,83 a 882,36	De 620,73 a 748,98	De 441,18 a 589,95	De 282,15 a 405,27	235,98
16 a 20	De 1693,06 a 1523,61	De 1441,53 a 1492,83	De 1374,84 a 1431,27	De 1292,76 a 1359,45	De 1200,42 a 1277,37	De 1092,86 a 1175,50	De 969,57 a 1072,17	De 831,06 a 943,92	De 668,90 a 800,28	De 471,66 a 630,99	De 302,67 a 430,92	266,50
21 a 25	De 1504,65 a 1590,39	De 1503,09 a 1554,39	De 1431,27 a 1492,83	De 1349,19 a 1415,88	De 1251,72 a 1326,87	De 1143,99 a 1231,20	De 1010,61 a 1118,34	De 865,97 a 984,96	De 692,55 a 831,06	De 482,46 a 656,64	De 312,93 a 451,44	266,76
26 a 30	De 1631,34 a 1651,86	De 1564,65 a 1621,05	De 1492,63 a 1554,39	De 1405,62 a 1472,31	De 1303,02 a 1385,10	De 1190,16 a 1282,50	De 1056,78 a 1164,51	De 897,75 a 1025,40	De 723,33 a 866,97	De 513,00 a 682,29	De 328,32 a 471,96	277,02
31 a 35	De 1677,51 a 1703,16	De 1610,82 a 1667,25	De 1533,87 a 1595,43	De 1446,66 a 1518,48	De 1346,06 a 1426,14	De 1226,07 a 1318,41	De 1087,98 a 1200,42	De 928,53 a 1056,78	De 743,85 a 892,02	De 528,39 a 702,81	De 338,58 a 482,22	282,15
36 a 40	De 1744,2 a 1769,86	De 1672,38 a 1728,81	De 1595,43 a 1656,99	De 1503,09 a 1574,91	De 1395,36 a 1482,87	De 1272,24 a 1366,71	De 1128,60 a 1246,86	De 964,44 a 1097,93	De 769,50 a 928,53	De 548,91 a 728,46	De 348,84 a 502,74	297,84
41 a 45	De 1790,37 a 1816,02	De 1718,55 a 1780,11	De 1636,47 a 1703,18	De 1544,13 a 1621,08	De 1431,27 a 1523,61	De 1308,15 a 1410,75	De 1159,38 a 1277,37	De 990,09 a 1128,60	De 795,15 a 954,18	De 564,30 a 748,98	De 359,10 a 518,13	302,67
46 a 50	De 1841,67 a 1867,32	De 1769,85 a 1826,28	De 1682,64 a 1749,33	De 1585,17 a 1662,12	De 1472,31 a 1564,85	De 1344,96 a 1446,66	De 1190,16 a 1313,28	De 1015,74 a 1159,38	De 815,67 a 979,83	De 579,69 a 769,50	De 369,36 a 528,39	312,93
51 a 55	De 1872,45 a 1898,10	De 1800,63 a 1857,06	De 1713,42 a 1780,11	De 1610,82 a 1692,90	De 1497,06 a 1590,39	De 1364,58 a 1472,31	De 1210,68 a 1333,80	De 1036,26 a 1179,90	De 831,06 a 995,22	De 589,95 a 784,89	De 374,49 a 538,65	318,06
56 a 60	De 1823,76 a 1949,49	De 1846,60 a 1908,36	De 1764,45 a 1828,29	De 1656,99 a 1739,07	De 1538,00 a 1631,34	De 1400,46 a 1513,35	De 1241,46 a 1369,71	De 1061,91 a 1210,68	De 851,58 a 1020,87	De 605,34 a 805,41	De 384,78 a 554,04	323,19
61 a 65	De 1869,52 a 2000,79	De 1892,97 a 1954,53	De 1800,63 a 1872,45	De 1698,03 a 1780,11	De 1574,91 a 1672,38	De 1436,40 a 1548,20	De 1272,24 a 1405,62	De 1087,56 a 1241,46	De 872,10 a 1046,62	De 620,73 a 825,93	De 395,01 a 569,43	333,45
66 a 70	De 2016,06 a 2046,87	De 1939,14 a 2000,70	De 1846,60 a 1918,62	De 1739,07 a 1826,28	De 1615,55 a 1713,42	De 1472,31 a 1585,17	De 1308,15 a 1441,53	De 1113,21 a 1267,11	De 892,62 a 1072,17	De 636,12 a 846,45	De 405,27 a 579,69	343,71
71 a 75	De 2052,00 a 2077,55	De 1969,92 a 2038,84	De 1872,45 a 1949,40	De 1764,72 a 1851,93	De 1641,00 a 1744,20	De 1492,83 a 1618,62	De 1328,67 a 1482,05	De 1133,73 a 1287,63	De 908,01 a 1087,56	De 646,35 a 859,71	De 410,40 a 589,95	348,84
76 a 80	De 2098,17 a 2128,95	De 2016,09 a 2082,75	De 1918,62 a 1995,57	De 1805,76 a 1896,10	De 1677,51 a 1795,24	De 1526,74 a 1651,86	De 1359,45 a 1497,96	De 1159,38 a 1318,41	De 928,53 a 1113,21	De 661,77 a 877,23	De 420,66 a 585,34	353,97
81 a 85	De 2149,47 a 2180,25	De 2062,26 a 2128,95	De 1964,79 a 2041,74	De 1851,93 a 1944,27	De 1718,55 a 1826,28	De 1564,65 a 1687,77	De 1390,23 a 1533,87	De 1185,03 a 1349,19	De 949,05 a 1138,86	De 677,16 a 897,75	De 430,92 a 600,73	364,23
86 a 90	De 2180,25 a 2211,03	De 2093,04 a 2164,86	De 1995,57 a 2072,52	De 1877,58 a 1969,92	De 1746,20 a 1851,93	De 1590,30 a 1713,42	De 1410,75 a 1554,39	De 1205,55 a 1369,71	De 964,01 a 1159,38	De 687,42 a 913,14	De 436,65 a 625,86	369,36
91 a 99	De 2293,11 a 2323,89	De 2200,77 a 2277,72	De 2098,17 a 2180,25	De 1975,05 a 2072,52	De 1831,41 a 1969,60	De 1672,38 a 1805,76	De 1482,57 a 1635,47	De 1267,11 a 1441,53	De 1015,74 a 1220,94	De 723,33 a 959,31	De 461,70 a 661,77	389,88
100	De 2308,50 a 2346,61	De 2216,16 a 2293,11	De 2113,56 a 2195,64	De 1990,44 a 2087,91	De 1846,80 a 1959,86	De 1682,64 a 1818,02	De 1492,83 a 1645,73	De 1272,24 a 1451,79	De 1020,87 a 1226,07	De 728,46 a 964,44	De 461,70 a 586,90	389,88

NOTA S:
(1) Ponto determinado com base no RMMG 2007.
(2) Valores em EUR, definidos por ponto.
(3) Deverão considerar-se os pontos mínimos e máximos do intervalo em função da proximidade do caso concreto aos limites para os quais cada intervalo foi construído: (i) o limite máximo corresponde à menor idade e à maior pontuação; (ii) o limite mínimo corresponde à maior idade e à menor pontuação.

ANEXO V

Tabela indicativa de valores para proposta razoável em caso de despesas incorridas e rendimentos perdidos por incapacidade

1. Rendimentos perdidos por incapacidade temporária absoluta (ITA)
Todos os comprovados e declarados facilmente, determinados com a seguinte fórmula, excepto se a produção de rendimentos tiver diferente período temporal.
RENDIMENTOS PERDIDOS = RENDIMENTO ANUAL / 365 X NÚMERO DE DIAS ITA

2. Despesas Emergentes	
Refeições, estadias, transportes ou outras despesas emergentes	comprovadas (1)
Médicas, medicamentosas e assistência	comprovadas (1)
Ajuda doméstica temporária	até 6,18 €/hora
Adaptação do veículo	até 7.695,00 €
Adaptação de casa	até 30.780,00 €
3. Despesas Futuras	
Médicas, medicamentosas e assistência, desde que clinicamente previsíveis	Valor actual (2)

NOTAS:
(1) São apenas aceites facturas originais, não sendo admitidas segundas vias.
(2) Determinação do valor actual com a fórmula de cálculo do Dano Patrimonial Futuro.

Portaria n.º 680/2009

de 25 de Junho

Com a aprovação do Decreto-Lei n.º 28/2009, de 28 de Janeiro — diploma que procede à regulamentação, com carácter excepcional, da nova LOFTJ — procedeu-se a um primeiro esforço de ordenação e aproximação dos quadros às necessidades reais de colocação de juízes, a título excepcional e transitório, prevendo-se, no artigo 49.º do mesmo diploma, uma limitação ao número de juízes auxiliares a colocar nos quadros complementares dos distritos judiciais.

Contudo, o número de magistrados do quadro complementar dos distritos judiciais, previsto na Portaria n.º 412-A/99, de 7 de Junho, revela-se actualmente desajustado das reais necessidades de colocação especial e transitória de magistrados nos tribunais de cada distrito, visto que já passaram quase 10 anos da entrada em vigor da referida portaria.

Impõe-se, portanto, uma actualização dos quadros complementares por distrito, para que se possa proceder a uma colocação ajustada de magistrados nos tribunais de cada distrito, de acordo com as reais necessidades de soluções pontuais e provisórias.

Foram ouvidos o Conselho Superior de Magistratura, a Procuradoria-Geral da República e o Conselho Superior do Ministério Público.

Assim:

Ao abrigo do disposto no artigo 71.º da Lei n.º 3/99, de 13 de Janeiro, e do artigo 49.º do Decreto-Lei n.º 28/2009, de 28 de Janeiro, manda o Governo, pe-

Desenvolvimento da Agricultura e Pescas (IFADAP) ou ao Instituto de Intervenção e Garantia Agrícola (INGA) devem considerar-se feitas ao Instituto de Financiamento da Agricultura e Pescas, I. P. (IFAP, I. P.)

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Jaime de Jesus Lopes Silva*, em 20 de Outubro de 2009.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 313/2009

de 27 de Outubro

O n.º 7 do artigo 126.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, alterado pela Lei n.º 78/2009, de 13 de Agosto, determina que sejam fixados em regulamento os requisitos mínimos de aptidão física, mental e psicológica dos condutores para o exercício da condução, os modos da sua comprovação, as provas constitutivas dos exames de condução de veículos a motor, os prazos de validade dos títulos de condução de acordo com a idade dos seus titulares e a forma da sua revalidação.

O Decreto-Lei n.º 45/2005, de 23 de Fevereiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 103/2005, de 24 de Junho, e 174/2009, de 3 de Agosto, fixou os requisitos mínimos da aptidão física, mental e psicológica para a condução de veículo a motor, os quais, para efeitos de uniformização e harmonização da disciplina jurídica nesta matéria, transitam para o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir aprovado pelo presente decreto-lei.

No Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, assegura-se que o acto médico e o exame psicológico de avaliação do candidato ou condutor devem ser os mais adequados à habilitação pretendida, tendo em conta o interesse do avaliado e da segurança rodoviária.

Para tanto, dá-se especial enfoque ao exame oftalmológico e estende-se a obrigatoriedade de submissão a exame psicológico à revalidação dos títulos para cuja obtenção inicial aquele exame é exigido.

Ainda no campo da avaliação médica e psicológica, estabelece-se que a sua realização possa ser efectuada por Centros de Avaliação Médica e Psicológica, passando as entidades públicas a intervir, essencialmente, em sede de recurso.

Confere-se à Inspecção-Geral das Actividades em Saúde e ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., a competência para fiscalizar aqueles centros, de acordo com as respectivas atribuições.

Relativamente aos exames de condução, introduz-se a possibilidade dos candidatos optarem pela sua realização no centro de exames público mais próximo da sede da escola de condução proponente e atribui-se competência aos centros de exame dos centros de formação profissional homologados pelo Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas para a realização dos exames destinados à obtenção de licenças de condução de veículos agrícolas.

Aprova-se, ainda, o conteúdo, a composição e a duração dos exames especiais de condução, a composição dos exames para obtenção de licenças de condução de veículos de duas rodas e de veículos agrícolas, bem como o regime jurídico referente à emissão, validade e revalidação dos títulos de condução.

Pelo presente decreto-lei procede-se igualmente à transposição para a ordem jurídica interna da Directiva n.º 2009/112/CE, da Comissão, de 25 de Agosto, que altera a Directiva n.º 91/439/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa à carta de condução, na redacção conferida pelas Directivas n.ºs 96/47/CE, do Conselho, de 23 de Julho, 97/26/CE, do Conselho, de 2 de Junho, 2000/56/CE, da Comissão, de 14 de Setembro, 2006/103/CE, do Conselho, de 20 de Novembro, e 2008/65/CE, da Comissão, de 27 de Junho, no que se refere às normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução de um veículo a motor pelos candidatos que sofram de problemas de visão, de *diabetes mellius* ou de epilepsia, constantes do anexo III da directiva alterada.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 87/2009, de 28 de Agosto, e nos termos das alíneas *a*) e *b*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei aprova o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, e transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2009/112/CE, da Comissão, de 25 de Agosto, que altera a Directiva n.º 91/439/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa à carta de condução.

Artigo 2.º

Exames para obtenção de licença de condução de veículos agrícolas

Ficam autorizados a realizar exames de condução para obtenção de licenças de condução de veículos agrícolas, os centros de exame dos centros de formação profissional homologados pelo Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, reconhecidos para o efeito pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.)

Artigo 3.º

Substituição das licenças de condução emitidas pelas câmaras municipais

1 — As licenças de condução de ciclomotores, motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3 e veículos agrícolas válidas e emitidas por câmaras municipais são substituídas pelo IMTT, I. P., a requerimento dos interessados, no termo da sua validade.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o requerimento que solicite a emissão de nova licença deve ser apresentado no serviço do IMTT, I. P., da área de residência do condutor, acompanhado do original do título ou

de documento equivalente emitido pela respectiva câmara municipal, fotocópia do documento de identificação do requerente e duas fotografias.

3 — A substituição da licença é comunicada pelo IMTT, I. P., à câmara municipal emissora, com indicação do número da licença substituída e do número da licença substituta.

4 — As entidades fiscalizadoras devem, sempre que detectem um titular de licença de condução caducada, sem prova de que tenha sido efectuado o pedido de substituição, proceder à apreensão do título, remetê-lo ao IMTT, I. P., e emitir guia de substituição com validade por 60 dias úteis.

Artigo 4.º

Regiões Autónomas

O presente decreto-lei e o regulamento anexo aplicam-se às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, com as devidas adaptações, nos termos da respectiva autonomia político-administrativa, cabendo a sua execução administrativa aos serviços e organismos das respectivas administrações regionais autónomas com atribuições e competências no âmbito do presente decreto-lei, sem prejuízo das atribuições das entidades de âmbito nacional.

Artigo 5.º

Disposições transitórias

1 — Enquanto na área do distrito da residência constante do documento legal de identificação pessoal do examinando não se encontrar em funcionamento um centro de avaliação médica e psicológica, a avaliação da aptidão física, mental e psicológica é efectuada:

a) Por médico no exercício da sua profissão, para os candidatos ou condutores do grupo 1;

b) Pela autoridade de saúde da área da sua residência, quanto à aptidão física e mental, e por laboratório de psicologia, quanto à avaliação psicológica, para os candidatos ou condutores do grupo 2.

2 — Às avaliações referidas no número anterior são aplicáveis as normas mínimas relativas à aptidão física e psicológica, previstas nos anexos I e II do Regulamento.

3 — As entidades que, à data de entrada em vigor do presente decreto-lei, ministrem acções de formação e realizem exames para obtenção de licença especial de condução de ciclomotores, dispõem do prazo de um ano para se conformarem com as disposições do Regulamento.

4 — O titular de carta de condução válida para veículos da categoria B, sem o averbamento da menção «Grupo 2», obtida antes de 20 de Julho de 1998 que exerça a condução de ambulâncias, veículos de bombeiros, de transporte de doentes e escolar, e de automóveis ligeiros de passageiros de aluguer, deve, no prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente decreto-lei, submeter-se à avaliação médica e psicológica exigida no Regulamento.

Artigo 6.º

Norma revogatória

São revogados:

a) O artigo 8.º e o anexo III do Decreto-Lei n.º 45/2005, de 23 de Fevereiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 103/2005, de 24 de Junho, e 174/2009, de 3 de Agosto;

b) Os artigos 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 209/98, de 11 de Julho, alterado pela Lei n.º 21/99, de 21 de Abril, e pelos Decretos-Leis n.ºs 315/99, de 11 de Agosto, e 570/99, de 24 de Dezembro;

c) A Portaria n.º 915/95, de 19 de Julho.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

1 — O presente decreto-lei entra em vigor 90 dias após a sua publicação.

2 — A regulamentação prevista no Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, aprovado pelo presente decreto-lei, é aprovada no prazo máximo de 90 dias contados da entrada em vigor do citado Regulamento.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 10 de Setembro de 2009. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Luís Filipe Marques Amado — João António da Costa Mira Gomes — Rui Carlos Pereira — Alberto Bernardes Costa — Jaime de Jesus Lopes Silva — Mário Lino Soares Correia — Ana Maria Teodoro Jorge.*

Promulgado em 12 de Outubro de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 12 de Outubro de 2009.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

ANEXO

(a que se refere o artigo 1.º)

REGULAMENTO DA HABILITAÇÃO LEGAL PARA CONDUZIR

CAPÍTULO I

Aptidão física, mental e psicológica

SECÇÃO I

Classificação e avaliação dos condutores e dos candidatos a condutores

Artigo 1.º

Classificação dos condutores

Para efeitos de avaliação da aptidão física, mental e psicológica, prevista na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 126.º do Código da Estrada e no presente Regulamento, os candidatos a condutor e os condutores, são classificados num dos seguintes grupos:

a) Grupo 1: candidatos ou condutores de veículos das categorias A, B, B+E, das subcategorias A1 e B1 e de ciclomotores, motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3 e veículos agrícolas, com excepção dos motocultivadores;

b) Grupo 2: candidatos ou condutores de veículos das categorias C, C+E, D, D+E, das subcategorias C1, C1+E, D1 e D1+E, bem como os condutores das categorias B e B+E que exerçam a condução de ambulâncias, veículos de bombeiros, de transporte de doentes, transporte escolar e de automóveis ligeiros de passageiros de aluguer.

Artigo 2.º

Âmbito da classificação

A classificação estabelecida no artigo anterior é ainda aplicável aos titulares de carta e de licença de condução, quando da revalidação dos respectivos títulos, consoante a categoria e subcategoria de veículos a que estejam habilitados, bem como aos condutores das categorias B e B+E que integrem o grupo 2.

Artigo 3.º

Avaliação da aptidão física, mental e psicológica

1 — Os candidatos ou condutores do grupo 1 são submetidos a avaliação médica, para verificação da sua aptidão física e mental, e a avaliação psicológica sempre que recomendada na avaliação médica ou determinada por decisão judicial ou administrativa.

2 — Os candidatos ou condutores do grupo 2 são submetidos a avaliação médica e psicológica.

3 — Os candidatos ou condutores do grupo 1, mandados submeter a exame psicológico, bem como os do grupo 2 em que aquela avaliação é obrigatória só podem ser considerados «Aptos» após aprovação nas duas avaliações.

SECÇÃO II

Centros de avaliação médica e psicológica

Artigo 4.º

Actividade dos centros de avaliação médica e psicológica

1 — A avaliação da aptidão física, mental e psicológica dos candidatos à obtenção ou revalidação dos títulos de condução é efectuada pelos denominados centros de avaliação médica e psicológica (CAMP).

2 — Os CAMP realizam os exames regulares de avaliação da aptidão física, mental e psicológica.

3 — Quando o candidato obtenha o resultado de «Inapto» nos CAMP, a avaliação da aptidão física, mental e psicológica dos candidatos à obtenção ou revalidação dos títulos de condução, em sede de recurso, é efectuada:

a) Pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), no que se refere aos exames psicológicos;

b) Pelos serviços dependentes do Ministério da Saúde, no que se refere à aptidão física e mental.

4 — O IMTT, I. P., intervém ainda nos restantes casos previstos no presente Regulamento.

Artigo 5.º

Concessão de exploração e gestão dos CAMP

1 — A concessão de exploração e gestão dos CAMP é atribuída pelo Estado às entidades que preencham os requisitos previstos no artigo 6.º

2 — A concessão do serviço previsto no número anterior rege-se por contrato de concessão de serviço público, a celebrar entre o Estado, na qualidade de concedente, representado conjuntamente pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das obras públicas, transportes e comunicações e da saúde, e a entidade concessionária, e obedece às bases estabelecidas em portaria conjunta daqueles membros do Governo.

3 — A concessão confere ao concessionário o direito de exploração de um CAMP, para os fins e com os limites estabelecidos no respectivo contrato, em obediência aos princípios consignados no presente Regulamento e demais disposições em matéria da avaliação médica e psicológica.

4 — Os membros do Governo referidos no n.º 1 delegam nos responsáveis máximos do IMTT, I. P., e da Direcção-Geral da Saúde (DGS), a competência para celebrar o contrato de concessão.

5 — Os poderes da concedente, designadamente os de fiscalização, direcção, autorização, aprovação e suspensão dos actos da entidade concessionária são, na área das obras públicas, transportes e comunicações exercidas pelo IMTT, I. P., sendo da responsabilidade da DGS os respeitantes à área da avaliação médica e mental.

6 — A concessão tem a duração que for fixada no contrato de concessão, a qual não pode exceder cinco anos, sendo automaticamente renovada por iguais períodos, caso não seja denunciada nos seis meses que antecedem o seu termo.

7 — Os preços a cobrar pelo concessionário aos utilizadores são aprovados, em conjunto, pelos membros do Governo responsáveis pela concessão, e devem constar do respectivo contrato.

8 — O concessionário pode, acessoriamente, efectuar actos de avaliação médica e psicológica para fins diferentes dos previstos no presente Regulamento, desde que não prejudiquem a prossecução do seu objecto principal.

9 — Os contratos de concessão regem-se pelo disposto no presente Regulamento e, subsidiariamente, pelo Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro.

Artigo 6.º

Requisitos mínimos

1 — Os CAMP devem possuir um director, titular de licenciatura em medicina ou psicologia, ao qual compete sua a coordenação e direcção técnica, sendo-lhe vedado o exercício da mesma função em mais do que um centro.

2 — O quadro de pessoal dos CAMP deve, pelo menos, integrar:

a) Um médico especialista em oftalmologia;

b) Um médico para a execução da avaliação global de saúde dos candidatos ou condutores;

c) Um psicólogo;

d) Um elemento para apoio de secretariado.

3 — Os profissionais que integram o quadro de um CAMP podem acumular a actividade em mais de um CAMP, desde que o horário seja compatível.

4 — Aos médicos e psicólogos referidos nas alíneas *a*) a *c*) do n.º 2, compete avaliar os candidatos ou condutores de acordo com as disposições legais, regulamentares e técnicas que disciplinam a actividade de avaliação da aptidão física, mental e psicológica.

5 — Por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e da Saúde são fixados os requisitos mínimos das instalações, os equipamentos exigidos, suas características e as condições de transmissão electrónica de dados.

Artigo 7.º

Impedimentos

1 — Estão impedidos do exercício da actividade de avaliação médica e psicológica, previstas no presente Regulamento:

a) A entidade titular de alvará de escola de condução, bem como os respectivos sócios, gerentes ou administradores;
b) O director, subdirector, instrutor ou pessoa que exerça qualquer outra função, a título gratuito ou oneroso, em escola de condução;
c) O titular de qualquer órgão de entidade autorizada a realizar exames de condução;
d) O examinador de condução ou pessoa que exerça qualquer outra função, a título gratuito ou oneroso, em centro de exame de condução;
e) Os médicos e os psicólogos que procedam à avaliação médica e psicológica em sede de recurso que exerçam funções nos serviços previstos nos Decretos-Leis n.os 81/2009 e 82/2009, ambos de 2 de Abril.
f) Agente ou funcionário de qualquer das entidades de tutela que proceda à fiscalização do cumprimento das disposições do presente Regulamento.

2 — O regime de incompatibilidades previsto no número anterior é extensivo às candidaturas a contrato de concessão de CAMP, apresentadas a título individual ou colectivo, sempre que o candidato se encontre abrangido por qualquer das causas de exclusão referidas no número anterior ou integre sócios ou associados por elas abrangidos.

Artigo 8.º

Sanções contratuais

1 — No contrato de concessão são previstas sanções pecuniárias e acessórias, a aplicar ao concessionário pelo incumprimento das obrigações nele assumidas.
2 — A aplicação das sanções cabe à DGS e ao presidente do conselho directivo do IMTT, I. P., consoante as respectivas competências.
3 — A sanção aplicada é comunicada, por escrito, à outra entidade de tutela.

Artigo 9.º

Sequestro

1 — O concedente deve intervir na exploração do serviço concedido sempre que se verifique ou seja iminente uma cessação ou interrupção total ou parcial da sua exploração e quando sejam detectadas graves deficiências na respectiva organização, funcionamento, estado geral das instalações ou do equipamento, susceptíveis de comprometer a idoneidade ou a regularidade da avaliação.
2 — Verificado o sequestro, a concessionária suporta os encargos resultantes da manutenção dos serviços e quaisquer despesas extraordinárias necessárias ao restabelecimento da normalidade da exploração que não possam ser cobertas pelos resultados da exploração.
3 — Quando o concedente julgue sanadas as causas do sequestro, notifica o concessionário para retomar a normal actividade, na data fixada.
4 — Se o concessionário não puder ou se opuser a retomar a actividade concessionada ou se, tendo-o feito, reincidir nos factos ou actos que lhe deram origem, o concedente pode declarar a imediata rescisão do contrato de concessão.

Artigo 10.º

Resgate

1 — O concedente pode resgatar a concessão sempre que motivo de interesse público o justifique, decorrido que seja metade do prazo contratual, mediante aviso prévio ao concessionário, por carta registada com aviso de recepção, expedida com, pelo menos, seis meses de antecedência.
2 — Decorrido o período referido no número anterior, o concedente assume os direitos e obrigações do concessionário directamente relacionadas com a actividade concedida

Artigo 11.º

Rescisão do contrato

1 — O concedente pode rescindir o contrato de concessão quando se verifique:

a) Desvio do objecto da concessão;
b) Oposição reiterada à fiscalização dos órgãos públicos de tutela ou desobediência às determinações do concedente, assim como sistemática inobservância normas jurídicas e instruções técnicas aplicáveis à avaliação;
c) Violação grave das cláusulas do contrato de concessão;
d) Recusa ou impossibilidade do concessionário em retomar a concessão na sequência de sequestro;
e) Cessação ou suspensão, total ou parcial, da exploração por facto imputável ao concessionário.

2 — A rescisão prevista no número anterior é comunicada ao concessionário por carta registada com aviso de recepção e produz efeitos imediatos.
3 — A rescisão do contrato de concessão determina a reversão de todos os direitos concedidos ao concedente, sem dever de indemnização ao concessionário.

SECÇÃO III

Exames médicos e psicológicos

SUBSECÇÃO I

Exames de avaliação médica

Artigo 12.º

Exames médicos

1 — O exame médico destina-se a avaliar as condições físicas e mentais de candidatos ou condutores de acordo com o anexo I ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante.
2 — Os condutores com idade igual ou superior a 70 anos que pretendam revalidar o seu título de condução devem apresentar no CAMP onde efectuem a avaliação médica relatório do médico assistente, no qual conste informação detalhada sobre os seus antecedentes clínicos, designadamente de doenças cardiovasculares e neurológicas, diabetes e de perturbações do foro psiquiátrico.
3 — Os médicos dos CAMP podem solicitar aos examinandos exames complementares de diagnóstico e pareceres de qualquer especialidade médica ou exame psicológico

que considerem necessários, a fim de fundamentar a sua decisão.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, o processo fica suspenso pelo período de 120 dias úteis, durante os quais o examinando deve obter e apresentar as provas solicitadas.

5 — Findo o prazo referido no número anterior sem que sejam apresentadas os relatórios dos exames complementares de diagnóstico, o processo é arquivado.

6 — No caso referido no número anterior, o CAMP deve notificar a região de saúde da área da sua implementação e o IMTT, I. P., do arquivamento do processo, bem como dos exames requeridos em falta.

Artigo 13.º

Outros exames

1 — Qualquer médico que, no decorrer da sua actividade clínica, detecte condutor que sofra de doença ou deficiência, crónica ou progressiva, ou apresente perturbações do foro psicológico, susceptíveis de afectar a segurança na condução, deve notificar o facto à autoridade de saúde da área da residência do condutor, sob a forma de relatório clínico fundamentado e confidencial.

2 — A autoridade de saúde notifica o condutor para, na data e hora designadas, se apresentar no CAMP mais próximo da sua área de residência ou na sua delegação, caso não haja ainda um CAMP a funcionar na área, a fim de ser submetido a exame médico e ou psicológico e informa este centro dessa notificação.

3 — Caso o condutor não compareça e não justifique a sua falta, o CAMP ou a autoridade de saúde devem informar o IMTT, I. P., do facto, no prazo de 10 dias úteis.

SUBSECÇÃO II

Exames de avaliação psicológica

Artigo 14.º

Exames psicológicos

O exame psicológico destina-se a avaliar as áreas perceptivo-cognitiva, psicomotora e psicossocial relevantes para o exercício da condução ou susceptíveis de influenciar o seu desempenho, de acordo com o anexo II ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante.

Artigo 15.º

Submissão a exames psicológicos

Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 3.º e do artigo 4.º, são, também, submetidos a exame psicológico os candidatos ou condutores de qualquer categoria ou subcategoria de veículos:

a) Cujo exame tenha sido determinado ao abrigo do disposto nos n.ºs 1 e 5 do artigo 129.º do Código da Estrada;

b) Cujo título tenha caducado nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 130.º do Código da Estrada.

Artigo 16.º

Competência para a realização dos exames psicológicos

1 — Os exames psicológicos são realizados pelo IMTT, I. P., ou pelos CAMP, de acordo com o disposto nos números seguintes.

2 — São efectuados no IMTT, I. P., os exames:

a) A que se refere a alínea *a*) do artigo anterior;

b) De candidatos a condutor que tenham sido titulares de carta ou licença de condução cassada nos termos do n.º 7 do artigo 101.º do Código Penal ou do artigo 148.º do Código da Estrada;

c) De candidatos ou condutores considerados «Inaptos» no exame realizado num CAMP e que dele recorram.

3 — São efectuados nos CAMP os exames dos candidatos ou condutores:

a) Do grupo 2;

b) Do grupo 1, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º;

c) Solicitados nos termos do n.º 3 do artigo 12.º;

d) Determinados ao abrigo da alínea *b*) do artigo anterior.

4 — Com o conhecimento da reprovação no exame psicológico, o CAMP deve enviar ao IMTT, I. P., para efeitos de submissão do examinando ao exame previsto na alínea *c*) do n.º 2, relatório da avaliação efectuada, bem como todos os elementos que fundamentaram a decisão.

5 — Sempre que as causas de reprovação no exame psicológico estejam directamente relacionadas com as matérias enunciadas em um ou mais módulos da acção de formação constante do anexo III ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante, só é possível a submissão a novo exame psicológico após a frequência daqueles módulos.

Artigo 17.º

Metodologia e critérios para a avaliação

1 — A metodologia e os critérios da avaliação psicológica constam do anexo II ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante, aplicando-se:

a) O quadro I, aos candidatos a condutores do grupo 2;

b) O quadro II, aos candidatos ou condutores do grupo 1, aos mandados submeter a exame psicológico e aos condutores do grupo 2 no momento da revalidação do respectivo título;

c) A avaliação realizada nos termos da alínea anterior deve ser completada com as metodologias constantes do quadro I, sempre que necessário, tendo em conta as dúvidas que determinaram o exame.

2 — É aprovado o candidato ou condutor, avaliado nos termos da alínea *a*) do número anterior, que obtenha em todos os factores resultado acima de menos um desvio padrão (-1σ).

3 — É aprovado o candidato ou condutor, avaliado nos termos das alíneas *b*) e *c*) do n.º 1, que obtenha em cada área resultado global acima de menos um desvio padrão (-1σ).

Artigo 18.º

Causas de reprovação

1 — É reprovado no exame psicológico o examinando que, relativamente às aptidões e competências constantes do anexo II, ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante, apresente défice grave:

a) Na área perceptivo-cognitiva, nomeadamente nos processos:

i) Intelectual/cognitivo;

ii) Atenção;

iii) Percepção;
iv) Memória;

b) Na área psicomotora, nomeadamente nas funções:

i) Motricidade;
ii) Coordenação;
iii) Capacidade de reacção.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, são ainda causas de reprovação na área psicossocial:

a) Disfunção grave da personalidade;
b) Manifestações psicopatológicas;
c) Instabilidade emocional manifesta;
d) Agressividade, impulsividade ou irritabilidade de tipo explosivo;
e) Comportamento anti-social;
f) Comportamentos que traduzam atitudes inadaptadas e ou de risco face à segurança do tráfego;
g) Comportamentos que revelem a tendência para abusar de bebidas alcoólicas ou evidenciem dificuldade em dissociar o seu consumo da condução automóvel;
h) Comportamentos que revelem a tendência para abusar de substâncias psicotrópicas ou evidenciem dificuldade em dissociar o seu consumo da condução automóvel.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, entende-se por défice grave a redução das aptidões e competências em qualquer das áreas constantes do anexo II ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante, susceptível de determinar a diminuição da eficiência ou segurança na condução dos veículos a que se destinam.

Artigo 19.º

Novos exames

1 — O candidato ou condutor considerado inapto pode recorrer:

a) Quando a inaptidão se deva a reprovação na avaliação médica, para uma junta médica, constituída para o efeito na região de saúde da área de residência do recorrente, cuja composição, atribuições e funcionamento são aprovados por despacho do membro do Governo responsável pela área da saúde;
b) Quando a inaptidão se deva a reprovação no exame psicológico, para o IMTT, I. P.

2 — Nos casos referidos nas alíneas *a*) e *b*) do número anterior, a junta médica ou o IMTT, I. P., respectivamente, notificam o recorrente para comparecer na data e local designados.
3 — Caso o recorrente não compareça à avaliação médica e não justifique a falta por motivo considerado atendível, a junta médica deve informar o IMTT, I. P., no prazo de 10 dias úteis.
4 — A junta médica prevista na alínea *a*) do n.º 1 pode solicitar exames complementares de diagnóstico e pareceres de qualquer especialidade médica ou exame psicológico caso os considere necessários para fundamentar a sua decisão.
5 — Para requerer novo exame, o candidato ou condutor que tenha reprovado por evidenciar dependência do consumo de substâncias psicotrópicas ou bebidas alcoólicas, deve ser submetido a tratamento médico da especialidade e obter, no seu termo, relatório médico de psiquiatria detalhado, atestando a eficácia do tratamento e a ausência de sintomas de consumo das referidas substâncias.
6 — Na posse do relatório referido no número anterior, pode o recorrente requerer novo exame médico e psicológico, junto da entidade que efectuou a avaliação.
7 — O examinando reprovado em exame médico ou psicológico realizados, respectivamente por junta médica ou pelo IMTT, I. P., pode, passados seis meses sobre a reprovação, ou no prazo que lhe seja fixado, requerer a submissão a novo exame médico ou psicológico junto daquelas entidades.
8 — Sempre que o examinando, reprovado pelo CAMP, seja aprovado por junta médica ou pelo IMTT, I. P., compete a estas entidades a emissão de certificado da avaliação médica e psicológica.
9 — O resultado do exame médico ou psicológico, realizado em sede de recurso, deve ser enviado ao CAMP que reprovou o candidato na primeira avaliação.

SUBSECÇÃO III

Certificado de avaliação

Artigo 20.º

Emissão do certificado de avaliação

1 — O certificado de avaliação médica e psicológica, é emitido pelo director do CAMP com a menção de:

a) «Apto», com indicação das restrições impostas, caso existam, quando o resultado dos exames médico e psicológico, quando exigido, sejam de aprovado;
b) «Inapto», com especificação de que a inaptidão resulta de reprovação no exame médico, no exame psicológico ou em ambos, e respectivas causas.

2 — O certificado é entregue ao examinado, no prazo máximo de 48 horas, após o termo da avaliação.
3 — O director do CAMP arquiva cópia do certificado no respectivo processo quando o resultado for de «Apto» e deve comunicar ao IMTT, I. P., no prazo de 48 horas, quando for de «Inapto» ou de «Apto com restrições».
4 — A licença de aprendizagem deve ser requerida no prazo de seis meses a partir da emissão do certificado de avaliação com menção de «Apto», findo o qual o certificado perde validade.

Artigo 21.º

Averbamentos

1 — O candidato ou o condutor da categoria B que tenha requerido o grupo 2 e cujas limitações físicas, mentais ou psicológicas não lhe permitam pertencer àquele grupo, pode ser aprovado para o grupo 1, devendo constar, no certificado de avaliação, a menção de «Inapto para o grupo 2».
2 — Na carta de condução da categoria B, deve ser averbada a menção «grupo 2», seguida da indicação da data de validade, sempre que do certificado de avaliação apresentado pelo candidato ou condutor conste «Apto para o grupo 2».
3 — Sempre que, um candidato a condutor de ciclomotor ou de motociclo de cilindrada não superior a 50 cm^3 prestar a prova de exame em veículo de três rodas, deve ser averbado, na respectiva licença, a menção «Restrita à condução de veículos de três rodas».

CAPÍTULO II

Aptidão técnica

SECÇÃO I

Exames de condução

Artigo 22.º

Admissão a exame de condução

1 — São admitidos a exame de condução os indivíduos que preencham os requisitos previstos nas alíneas *a*) a *d*) e *f*) do n.º 1 do artigo 126.º do Código da Estrada.

2 — A admissão a exame de condução deve ser proposta por escola de condução, excepto no que se refere a candidatos que se habilitem a:

a) Carta de condução da subcategoria A1, se forem titulares de carta de condução da categoria B;
b) Carta de condução da categoria B+E;
c) Carta de condução das categorias C e C+E e das subcategorias C1 e C1+E, propostos por entidade reconhecida para o efeito, na qual tenham frequentado, com aproveitamento, o curso de formação a que se refere a alínea *c*) do n.º 2 do artigo 126.º do Código da Estrada;
d) Carta de condução das categorias D e D+E e das subcategorias D1 e D1+E, propostos por empresa de transporte público em veículos pesados de passageiros na qual tenham frequentado, com aproveitamento, curso de formação adequado, ministrado de harmonia com programa aprovado pelo IMTT, I. P., desde que tenham vínculo laboral com aquela empresa;
e) Licença de condução de veículos agrícolas das categorias I, II e III que tenham frequentado curso adequado em centro de formação profissional reconhecido, para o efeito, pelo IMTT, I. P.;
f) Licença de condução de ciclomotores.

3 — Estão também dispensados de proposta a exame por escola de condução os candidatos a exame:

a) Titulares de licença de condução estrangeira, cuja troca por idêntico título nacional não seja autorizada, nos termos do artigo 128.º do Código da Estrada;
b) Titulares de título de condução cujo prazo de validade tenha expirado há mais de dois anos, sem que tenha havido revalidação, nos termos da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 130.º do Código da Estrada;
c) Titulares de título de condução caducado por reprovação na avaliação médica ou psicológica, nos termos da alínea *b*) do n.º 2 do artigo 130.º do Código da Estrada;
d) Titulares de certificado de condução emitido pelas forças militares e de segurança que não tenham requerido a sua equivalência a carta de condução, nos termos do presente Regulamento.

Artigo 23.º

Pedido de marcação de exame

1 — O pedido de marcação de exame para a obtenção de carta de condução deve ser apresentado pela escola de condução, mediante escolha do candidato:

a) No centro de exames do IMTT, I. P.:

i) Dependente da direcção regional de mobilidade e transportes com competência na área de jurisdição em que a escola de condução se insere; ou

ii) Mais próximo da localização da escola de condução, ainda que situado em área de jurisdição de outra direcção regional de mobilidade e transportes;

b) Num centro privado de exames localizado:

i) No distrito da localização da escola de condução; ou
ii) No distrito limítrofe mais próximo da localização da escola de condução, desde que o centro de exames e a escola de condução se integrem na área de jurisdição da mesma direcção regional de mobilidade e transportes;
iii) No distrito limítrofe da localização da escola de condução, ainda que se situe fora da jurisdição da direcção regional de mobilidade e transportes em que a mesma se integra, desde que esteja mais próximo do que o referido na alínea anterior.

2 — Quando o pedido de marcação de exame seja apresentado pelo próprio candidato este deve:

a) Exibir documento identificativo nos termos da legislação em vigor e documento que comprove o domicílio legal ou profissional, quando não coincidente com a residência constante do documento de identificação;
b) Juntar certificado de avaliação médica e psicológica.

Artigo 24.º

Pedido de marcação de exame para obtenção de licença de condução

1 — O pedido de marcação de exame para obtenção de licença de condução de candidato proposto por escola de condução ou apresentado pelo próprio candidato é efectuada no serviço competente do IMTT, I. P., nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo anterior.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o pedido de exame para a obtenção de licença de condução de veículos agrícolas das categorias II e III pode também ser apresentado nos centros de exame privados.

3 — Os pedidos de marcação dos exames referidos no presente artigo devem ser apresentados com observância do disposto no artigo anterior.

Artigo 25.º

Marcação de exame

1 — O centro de exames, público ou privado, bem como as entidades autorizadas a realizar exames para obtenção de títulos de condução, devem fixar o dia, hora e local do exame, não podendo o candidato requerer que este se realize noutro local, após aquela marcação.

2 — As provas que compõem o exame de condução são prestadas no mesmo centro de exames, público ou privado, salvo se o candidato comprovar que mudou a sua residência ou o domicílio profissional com carácter permanente.

3 — O centro de exames privado deve comunicar ao serviço competente do IMTT, I. P., as provas de exame marcadas, até cinco dias úteis antes da sua realização.

4 — O serviço competente do IMTT, I. P., valida e comunica ao centro de exames privado as marcações efectuadas e aceites.

5 — Os centros privados só podem realizar as provas validadas e aceites pelo serviço competente do IMTT, I. P.

6 — As entidades autorizadas a realizar exames para obtenção de licenças de condução de veículos agrícolas estão dispensadas da obrigação referida no n.º 3.

Artigo 26.º

Composição dos exames para obtenção de licença de condução

1 — O exame para obtenção de licença de condução de ciclomotor e de motociclo de cilindrada não superior a 50 cm^3 consta de uma prova teórica e de uma prova das aptidões e do comportamento realizada em veículo de categoria para a qual o candidato pretende habilitar-se.

2 — Os conteúdos programáticos, as características dos veículos de exame, os meios de avaliação e a duração das provas referidas no número anterior são fixados por deliberação do conselho directivo do IMTT, I. P., ouvido o Conselho de Segurança Rodoviária.

3 — O exame para obtenção de licença de condução de veículos agrícolas da categoria I consta de uma prova das aptidões e do comportamento realizada num daqueles veículos, acompanhado de interrogatório oral sobre regras e sinais de trânsito e conhecimentos sobre prevenção de acidentes.

4 — O exame para obtenção de licença de condução de veículos agrícolas das categorias II e III consta de uma prova teórica e de uma prova das aptidões e do comportamento e é precedido de curso de formação.

5 — Estão dispensados da realização da prova teórica para obtenção de licença de condução de veículos agrícolas os titulares de carta de condução.

6 — Os conteúdos programáticos, os meios de avaliação e a duração das provas referidas nos n.os 3 e 4, são fixados por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração interna, da agricultura, desenvolvimento rural e das pescas, das obras públicas, transportes e comunicações e da saúde.

Artigo 27.º

Faltas, interrupções e anulação de provas

1 — As faltas às provas componentes do exame de condução não são justificáveis, podendo o candidato pedir nova marcação dentro do período de validade da licença de aprendizagem, mediante o pagamento da taxa correspondente.

2 — Se qualquer prova do exame for interrompida por caso fortuito ou de força maior, é marcada data para a sua repetição, sem pagamento de nova taxa.

3 — Sem prejuízo do procedimento criminal a que houver lugar, são considerados nulos, com perda das taxas pagas, os exames prestados por candidatos que:

a) Se encontrem proibidos de conduzir;
b) Tenham prestado falsas declarações ou apresentado documentos falsos ou viciados;
c) Se tenham feito substituir por outra pessoa ou praticado qualquer outra fraude na realização de prova de exame.

SECÇÃO II

Exames especiais de condução

Artigo 28.º

Submissão a exame especial de condução

1 — O exame de condução referido nos n.os 1 e 5 do artigo 129.º do Código da Estrada, bem como o exame especial referido no n.º 3 do seu artigo 130.º, podem ser compostos por uma prova teórica e por uma prova das aptidões e do comportamento ou apenas pela última destas provas.

2 — Estão sujeitos a exame especial de condução, composto por prova teórica e prova das aptidões e do comportamento, os candidatos a condutores:

a) Cujos títulos de condução tenham caducado antes de decorridos três anos sobre a data da primeira habilitação;
b) Cujos títulos de condução tenham sido cassados, nos termos do artigo 148.º do Código da Estrada ou nos termos do n.º 7 do artigo 101.º do Código Penal.

3 — Estão sujeitos a exame especial restrito à prova das aptidões e do comportamento os candidatos a condutores:

a) Titulares de títulos de condução, cujo prazo de validade tenha caducado há mais de dois anos;
b) Que não se submeteram ou reprovaram na avaliação médica ou psicológica exigidas para a revalidação do título de condução, determinada pela autoridade de saúde ou nos termos do n.º 1 do artigo 129.º do Código da Estrada, quando tenham decorrido mais de dois anos sobre a determinação.

Artigo 29.º

Admissão e realização do exame especial de condução

1 — A admissão aos exames referidos no artigo anterior depende da apresentação de certificado de avaliação médica e ou psicológica com a menção de «Apto», emitido há menos de seis meses.

2 — A admissão ao exame especial de condução previsto na alínea *a*) do n.º 2 do artigo anterior depende ainda de:

a) Frequência, com aproveitamento, da acção de formação de segurança rodoviária, com duração de 30 horas, ministrada de acordo com o programa constante do anexo III ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante;
b) Frequência do curso específico de formação de candidato a condutor, de acordo com o programa e condições fixadas por deliberação do conselho directivo do IMTT, I. P., ouvido o Conselho de Segurança Rodoviária.

3 — A admissão ao exame especial de condução referido na alínea *b*) do n.º 2 do artigo anterior depende da frequência da acção de formação de segurança rodoviária correspondente ao programa constante do anexo III ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante, nos módulos I e II e no módulo que incida sobre os aspectos que motivaram a caducidade do título de condução.

4 — Os exames especiais de condução são realizados pelo IMTT, I. P.

Artigo 30.º

Composição e duração do exame especial de condução

1 — As provas de exame devem integrar matérias relativas aos comportamentos e atitudes que estiveram na origem da caducidade do título, sendo os seus conteúdos programáticos aprovados por deliberação do conselho directivo do IMTT, I. P., ouvido o Conselho de Segurança Rodoviária.

2 — As provas das aptidões e do comportamento dos exames especiais têm a duração de sessenta minutos e de trinta minutos, respectivamente, consoante se trate de obtenção de carta de condução ou licença de condução.

3 — O candidato que reprove nas provas do exame especial de condução pode requerer, por uma única vez, a sua repetição, no IMTT, I. P., no prazo de 30 dias úteis a contar da data da reprovação, com dispensa do disposto nos n.os 2 a 3 do artigo anterior.

4 — Os examinandos, referidos no n.º 2 do artigo 28.º, que reprovem duas vezes na prova das aptidões e do comportamento do exame especial devem requerer novo exame de condução, mediante proposta de escola de condução.

Artigo 31.º

Acção de formação de segurança rodoviária

1 — A acção de formação de segurança rodoviária prevista na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 29.º, é ministrada pelo IMTT, I. P., ou, sob sua autorização, por pessoa colectiva que possua formadores licenciados em psicologia, com experiência de, pelo menos um ano, no treino de competências e alteração de comportamento na área da segurança rodoviária, comprovada mediante a apresentação do *curriculum vitae*, certificado de habilitações académicas e certificado de aptidão profissional de formador (CAP).

2 — A autorização concedida nos termos do número anterior é válida pelo período de cinco anos.

3 — Quando concedida com fundamento em falsas declarações, documentos ou pressupostos não verificados, a autorização é revogada, independentemente do procedimento criminal a que houver lugar.

4 — As entidades autorizadas devem submeter ao IMTT, I. P., anualmente e com a antecedência de 30 dias sobre o seu início, a aprovação do plano de formação, do qual deve constar o seguinte:

a) Identificação da entidade requerente e indicação dos formadores;

b) Data do início, duração, horário de funcionamento e local de realização dos cursos de formação.

5 — As mesmas entidades devem, ainda:

a) Ministrar a acção de formação de harmonia com os conteúdos programáticos e as metodologias do programa de formação constante do anexo III ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante;

b) Possuir salas de formação com capacidade mínima para 12 formandos e equipamento adequado aos conteúdos programáticos do curso a desenvolver, incluindo meios áudio-visuais;

c) Comunicar ao IMTT, I. P., com a antecedência de cinco dias úteis, o início de cada acção de formação e a identificação dos formandos;

d) Possuir um registo de frequência e aproveitamento de cada formando, o qual deve estar disponível para efeitos de fiscalização e ser mantido em arquivo pelo período de cinco anos;

e) Possuir seguro de responsabilidade civil que cubra os riscos inerentes à frequência do curso de formação.

CAPÍTULO III

Títulos de condução

SECÇÃO I

Emissão dos títulos de condução

Artigo 32.º

Licença de aprendizagem

1 — A condução de veículos a motor na via pública, nos termos do n.º 2 do artigo 121.º do Código da Estrada, depende da titularidade de licença de aprendizagem.

2 — A licença de aprendizagem é emitida pelo IMTT, I. P., a pedido do interessado.

3 — Os procedimentos para a emissão de licença de aprendizagem são fixados pelo IMTT, I. P.

4 — O disposto nos n.os 1 e 2 não é aplicável à aprendizagem da condução de veículos agrícolas.

5 — O instruendo da condução de veículos agrícolas deve ser portador, durante a aprendizagem, de documento comprovativo da inscrição em escola de condução ou em entidade reconhecida para o efeito.

Artigo 33.º

Cartas e licenças de condução

1 — Aos candidatos aprovados em exame de condução é emitida a respectiva carta ou licença de condução.

2 — Os titulares de certificados emitidos pelas Forças Armadas e por forças de segurança, válidos para a condução de veículos de categorias idênticas às referidas nos n.os 1 e 2 do artigo 123.º do Código da Estrada, pertencentes àquelas forças podem, desde a sua obtenção e até dois anos depois de licenciados, de ter baixa de serviço, de passar à reserva ou à reforma, requerer ao IMTT, I. P., carta de condução válida para as correspondentes categorias, mediante apresentação de fotocópia do referido certificado, exibição do documento de identificação, duas fotografias e o certificado de avaliação médica e psicológica.

Artigo 34.º

Licenças especiais de condução

1 — As licenças especiais de condução previstas na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 125.º do Código da Estrada são emitidas a favor de:

a) Membros do corpo diplomático e cônsules de carreira acreditados junto do Governo Português e membros do pessoal administrativo e técnico de missão estrangeira, que não sejam Portugueses nem tenham residência permanente em Portugal;

b) Membros de missões militares estrangeiras acreditadas em Portugal;

c) Cônjuges e descendentes em 1.º grau na linha recta dos membros a que se referem as alíneas anteriores, desde que sejam estrangeiros, com eles residam e tal esteja previsto nos acordos ou convenções aplicáveis.

2 — As licenças referidas no número anterior são requeridas através do Ministério dos Negócios Estrangeiros ou do Ministério da Defesa Nacional, devendo o pedido referir o nome completo do requerente, o cargo desempenhado e o seu domicílio em Portugal e ser acompanhado de foto-

cópia da licença de condução estrangeira autenticada pelos serviços competentes do organismo solicitante.

3 — No caso de se tratar de cônjuge ou descendentes de elemento de missão deve ser indicado o cargo por ele desempenhado.

4 — As licenças especiais de condução são emitidas apenas para a condução de veículos das categorias A, B e B+E e das subcategorias A1 e B1, devem referir o título de condução estrangeiro que justificou a sua emissão e ser com ele exibidas sempre que solicitado pelas autoridades de fiscalização de trânsito.

5 — No termo da sua missão em Portugal, o titular da licença deve devolvê-la ao Ministério dos Negócios Estrangeiros ou ao Ministério da Defesa Nacional, conforme o caso, que a deve remeter ao IMTT, I. P., para cancelamento.

Artigo 35.º

Licenças especiais de condução de ciclomotores

1 — Podem ser emitidas pelo IMTT, I. P., licenças especiais de condução de ciclomotores a indivíduos, com idade não inferior a 14 anos que não tenham completado 16 anos, que satisfaçam as seguintes condições:

a) Sejam aprovados em exame, após frequência de acção especial de formação ministrada por pessoa colectiva autorizada para o efeito pelo IMTT, I. P.;

b) Apresentem autorização da pessoa que exerça o poder paternal, do modelo aprovado por despacho do presidente do conselho directivo do IMTT, I. P., acompanhada de certidão de nascimento narrativa completa do candidato;

c) Apresentem certificado de avaliação médica e psicológica;

d) Apresentem certificado escolar comprovativo da frequência, no mínimo, do 7.º ano de escolaridade obrigatória, com aproveitamento no ano lectivo anterior.

2 — O exame referido na alínea *a*) do número anterior é efectuado pela entidade autorizada para ministrar a formação.

3 — Para efeitos do disposto nos números anteriores, a concessão da autorização, as acções especiais de formação e os conteúdos programáticos, os meios de avaliação e duração das provas do exame, são fixados por deliberação do conselho directivo do IMTT, I. P., ouvido o Conselho de Segurança Rodoviária.

4 — A licença é cancelada pelo IMTT, I. P., quando se verificar que o respectivo titular praticou infracção rodoviária ou crime sancionados com a pena acessória de proibição ou de inibição de conduzir.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, deve a licença de condução ser apreendida pelo agente de autoridade que presencie a prática da infracção e ser remetida ao IMTT, I. P., com emissão de guia de substituição válida pelo período de 60 dias úteis.

6 — As licenças de condução referidas no n.º 1 caducam quando o seu titular perfizer 16 anos.

7 — Nos 60 dias úteis subsequentes à caducidade do título, pode ser requerido, no serviço do IMTT, I. P., da área da sua residência, a emissão de licença de condução de ciclomotores, com dispensa de exame.

8 — O requerimento a que se refere o número anterior deve ser instruído com a licença especial de condução caducada, fotocópia do documento legal de identificação pessoal, certificado de avaliação médica e psicológica, autorização da pessoa que exerça o poder paternal e duas fotografias.

9 — O título caducado deve ser arquivado no processo individual do condutor.

Artigo 36.º

Autorizações especiais de condução

Nos termos e condições a fixar por despacho do presidente do conselho directivo do IMTT, I. P., pode ser concedida uma autorização para conduzir em território nacional, por período não superior a 185 dias por ano civil e dentro do prazo de validade do respectivo título, a estrangeiros não domiciliados em Portugal, habilitados com título de condução emitida por país no qual não possam legalmente conduzir os portugueses titulares de carta de condução.

SECÇÃO II

Substituição, averbamento e registo dos títulos de condução

Artigo 37.º

Substituição de títulos de condução

1 — Os condutores com títulos de condução válidos, emitidos por Estado membro do espaço económico europeu, que residam habitualmente em território nacional, podem requerer a sua substituição por carta de condução portuguesa para as categorias ou subcategorias de veículos para que se encontram habilitados, desde que não se encontrem a cumprir medida de restrição, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir, imposta por outro Estado membro.

2 — Para efeitos de substituição, o requerente deve apresentar o título de condução definitivo de modelo aprovado pelo país emissor, e documento legal de identificação pessoal válidos, bem como certificado de avaliação médica e psicológica em função das categorias ou subcategorias de veículos para que se encontre habilitado e duas fotografias.

3 — Em caso de perda ou furto do título estrangeiro, a substituição é feita mediante a apresentação de certidão ou duplicado do título, emitidos pela autoridade nacional competente acompanhadas dos documentos referidos no número anterior.

4 — O título de condução emitido por outro Estado membro do espaço económico europeu apreendido por infracção ao Código Penal ou ao Código da Estrada, só pode ser substituído por carta de condução nacional após cumprimento do período da proibição ou inibição de conduzir.

5 — O detentor de título de condução estrangeiro cassado, por aplicação de lei nacional em matéria de crime ou de contra-ordenação, só pode obter carta de condução portuguesa, após cumprimento do período de cassação e mediante observância do disposto no presente Regulamento.

6 — Os títulos de condução apreendidos, cassados ou substituídos são remetidos à autoridade emissora com especificação dos motivos da remessa e indicação do número e data de emissão da carta portuguesa pela qual foram trocados, sempre que for o caso.

7 — Na carta de condução concedida por substituição, bem como em qualquer revalidação ou substituição posterior, deve ser averbado o número do título estrangeiro que lhe deu origem e o Estado emissor.

8 — Ao detentor de título de condução válido, emitido por um Estado membro do espaço económico europeu, que transfira a sua residência habitual para território nacional, aplicam-se as disposições nacionais em matéria de validade e de controlo médico ou psicológico, sempre que o seu título de condução seja objecto de substituição ou substituição.

Artigo 38.º

Numeração dos títulos de condução

1 — As licenças de condução devem ser numeradas sequencialmente pelo serviço do IMTT, I. P., emissor, sendo o número precedido dos dígitos alfabéticos identificadores do mesmo serviço.

2 — Os dígitos alfabéticos referidos no número anterior constam da tabela do anexo IV ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante.

3 — As licenças de condução devem possuir numeração sequencial própria, sendo o número precedido da letra «L» e dos dígitos alfabéticos identificadores do serviço do IMTT, I. P., emissor.

CAPÍTULO IV

Da fiscalização e do processamento das contra-ordenações

Artigo 39.º

Fiscalização

1 — A fiscalização do cumprimento das disposições do presente Regulamento compete:

a) Ao IMTT, I. P., quanto às disposições relativas a:

i) Exames psicológicos, incluindo instalações e equipamento dos CAMP;
ii) Acções de formação de segurança rodoviária e acções especiais de formação;

b) À Inspecção-Geral das Actividades em Saúde, quanto às disposições sobre a actividade dos CAMP, relativas a:

i) Exames médicos;
ii) Condições de funcionamento, instalações e equipamento.

2 — No que se refere ao contrato de concessão de serviço público, o concedente pode fiscalizar o cumprimento das leis, regulamentos e instruções técnicas aplicáveis, bem como o cumprimento das cláusulas do contrato de concessão, onde quer que a concessionária exerça a sua actividade, podendo exigir-lhe as informações e os documentos que considerar necessários.

3 — O pessoal de fiscalização dispõe de livre acesso, no exercício das suas funções, a toda a informação, equipamentos e instalações da concessionária.

Artigo 40.º

Contra-ordenações

1 — Constituem contra-ordenações ao presente Regulamento as seguintes infracções:

a) O incumprimento do n.º 4 do artigo 6.º, sancionado com coima de € 3000 a € 15 000, aplicável ao CAMP, sem prejuízo das eventuais sanções disciplinares aplicáveis ao profissional que avaliou o candidato;

b) O incumprimento do disposto no n.º 3 do artigo 20.º, sancionado com coima de € 100 a € 500, aplicável ao director do CAMP;

c) O incumprimento do disposto nas alíneas *a*) a *e*) do n.º 5 do artigo 31.º, sancionado com coima de € 8500 a € 42 500;

d) A entidade autorizada a ministrar a acção especial de formação e a realizar o respectivo exame que infrinja as disposições relativas à concessão de autorização da formação, os seus conteúdos programáticos ou os meios de avaliação e duração das provas de exame, é sancionada com coima de € 8500 a € 42 500;

e) A condução de ciclomotores ou motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3, por titular de carta de condução que não habilite a conduzir veículos da categoria A ou da subcategoria A1, desde que não abrangida pelo previsto no n.º 9 do artigo 123.º do Código da Estrada, alterado pela Lei n.º 78/2009, de 13 de Agosto é sancionada com coima de € 120 a € 600;

f) A condução de ciclomotores ou motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3 por titular de licença de condução de veículos agrícolas, é sancionada com coima de € 120 a € 600;

g) A condução de veículos agrícolas por titular de licença de condução de ciclomotores ou motociclos de cilindrada não superior a 50 cm^3, é sancionada com coima de € 120 a € 600.

2 — O processamento das contra-ordenações previstas na alínea *a*) do número anterior, que obedecem ao regime geral das contra-ordenações, é da competência da Inspecção-Geral das Actividades de Saúde e a aplicação da respectiva pena é da competência da Direcção-Geral de Saúde.

3 — O processamento das contra-ordenações previstas nas alíneas *b*) a *d*) do n.º 1, que obedecem ao regime geral das contra-ordenações, é da competência do IMTT, I. P., e a aplicação das respectivas coimas, do seu conselho directivo.

4 — O processamento das contra-ordenações previstas nas alíneas *e*) a *g*) do n.º 1, que obedecem ao regime contra-ordenacional do Código da Estrada, é da competência da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

5 — A tentativa e a negligência são puníveis, sendo, nesse caso, reduzido para metade os limites mínimos e máximos referidos no n.º 1.

Artigo 41.º

Produto das coimas

1 — As receitas provenientes da aplicação das coimas da competência do IMTT, I. P., são distribuídas da seguinte forma:

a) 40 % reverte para o IMTT, I. P.;
b) 60 % reverte para o Estado.

2 — As receitas provenientes da aplicação das coimas da competência da Inspecção-Geral das Actividades em Saúde são distribuídas da seguinte forma:

a) 40 % reverte para a Inspecção-Geral das Actividades em Saúde;
b) 60 % reverte para o Estado.

CAPÍTULO V

Outras disposições

Artigo 42.º

Títulos de condução de tractor agrícola

Os títulos de condução de tractores agrícolas obtidos antes de 20 de Julho de 1998 conferem, aos seus titulares, a habilitação para conduzir veículos agrícolas de qualquer categoria.

Artigo 43.º

Modelos

1 — Por despacho conjunto do presidente do conselho directivo do IMTT, I. P., e do director-geral da Saúde são aprovados os modelos e conteúdos do:

a) Certificado de avaliação médica e psicológica e respectivo requerimento;
b) Exame médico de candidatos ou condutores;
c) Exame psicológico de candidatos ou condutores.

2 — Por despacho do presidente do conselho directivo do IMTT, I. P., são fixados os modelos de:

a) Licença de aprendizagem;
b) Licença de condução;
c) Licença especial de condução de ciclomotores;
d) Licença especial de condução;
e) Autorização especial de condução;
f) Requerimento de exame;
g) Requerimento de emissão de título de condução.

3 — Os despachos referidos nos números anteriores podem fixar condições de transmissão electrónica de dados, de certificação de autenticidade e do comprovativo de recepção de documentos.

ANEXO I

Normas mínimas relativas à aptidão física para a condução de um veículo a motor

(a que se refere o artigo 11.º do Regulamento)

1 — Visão:
1.1 — Tabela das condições de acuidade visual:

Condutores do grupo 1	Condutores do grupo 2
Acuidade visual binocular mínima, com ou sem correcção, de 0,5 (5/10).	Acuidade visual mínima, com ou sem correcção, de 0,8 (8/10) no «melhor olho» e de 0,5 (5/10) no «pior olho». Se estes valores forem atingidos com correcção óptica é necessário que a visão não corrigida atinja, pelo menos, 0,05 (0,5/10) em cada um dos olhos.
A acuidade visual mínima no «pior olho», com correcção óptica se necessário, não pode ser inferior a 0,2 (2/10).	A potência das lentes não pode exceder mais ou menos quatro dioptrias e a correcção deve ser bem tolerada.

1.2. — Restrições — Se for necessário a utilização de lentes correctoras (óculos ou lentes de contacto), para conseguir alcançar os valores mínimos de acuidade visual, deve impor-se o seu uso durante a condução como restrição.

1.2.1 — O uso das lentes deve ser bem tolerado.

1.2.2 — As lentes intra-oculares não são de considerar como lentes correctoras.

1.3 — Visão monocular — considera-se monovisual todo o indivíduo que tenha uma perda anatómica de um dos olhos ou que possua uma acuidade visual num dos olhos igual ou inferior a 0,1 (1/10).

1.3.1.1 — Tabela das condições de visão monocular:

Condutores do grupo 1	Condutores do grupo 2
A acuidade visual do olho «útil», com ou sem correcção, não pode ser inferior a 0,8 (8/10). Deve obter informação favorável de médico oftalmologista da qual conste que esta situação se verifica há mais de três meses, que a(o) interessada(o) está perfeitamente adaptada(o) à mesma, que a acuidade visual do olho «útil» é igual ou superior a 8/10, que o campo visual e a visão crepuscular do olho «útil» são normais e que a percepção de profundidade e a avaliação das distâncias é compatível com a condução.	Inapto para conduzir.

1.3.2. — Restrições — Sem prejuízo do disposto no número anterior devem ser impostas as seguintes restrições:

a) Velocidade não superior a 100 km/h nas auto-estradas, a 90 km/h nas vias reservadas a automóveis e motociclos e a 80 km/h nas restantes vias públicas;
b) Espelho retrovisor exterior montado no guarda-lamas do lado direito (esquerdo);
c) Espelho retrovisor exterior do lado direito (esquerdo);
d) Espelho retrovisor interior panorâmico;
e) Pára-brisas inamovível.

1.3.2.1 — Aos condutores da categoria A e da subcategoria A1 deve impor-se, em alternativa, uma das seguintes restrições:

a) Uso de óculos de protecção; ou
b) Uso de capacete com viseira.

1.3.2.2 — Podem ainda ser impostas, entre outras, as seguintes restrições:

a) Condução limitada a deslocações durante o dia;
b) Condução limitada a um raio de ... km da residência do titular ou apenas na cidade/região.

1.3.3 — Revalidação — O disposto nos números anteriores não prejudica a imposição de períodos de revalidação mais curtos, determinados pela necessidade de o condutor se submeter a exames médicos.

1.4 — Diplopia:

1.4.1 — Tabela das condições de diplopia:

Condutores do grupo 1	Condutores do grupo 2
Apenas são permitidas, a título excepcional, as formas congénitas ou infantis e que não se manifestem nos 20° centrais do campo visual nem causem qualquer outra sintomatologia, nomeadamente fadiga visual. A oclusão do «pior olho» coloca a(o) candidata(o) na situação de visão monocular e aplicam-se as regras enunciadas anteriormente. Devem impor-se as seguintes restrições: Lente opaca (à direita ou à esquerda) ou cobertura ocular do olho (direito ou esquerdo); e Condução não autorizada em auto-estradas.	Inapto para conduzir.

1.4.2. — Validade — a validade do título não deve exceder três anos.

1.5 — Campo visual e visão periférica:

1.5.1 — Tabela das condições de visão periférica:

Condutores do grupo 1	Condutores do grupo 2
O campo visual deve ser normal na visão binocular e na visão monocular, que não pode ser inferior a 120° no plano horizontal, (50° direita e esquerda 20° superior e inferior). O campo visual central não deve apresentar escotomas absolutos nem escotomas relativos significativos na sensibilidade retiniana. Com excepção do caso da visão monocular, não são admissíveis adaptações nos veículos nem a imposição de restrições ao condutor.	Deve possuir-se um campo visual binocular normal que não pode ser inferior a 160° no plano horizontal (70° direita e esquerda 30° superior e inferior). Não pode existir redução significativa de nenhum dos meridianos quando da avaliação dos campos visuais de cada um dos olhos em separado. O campo visual central não deve apresentar escotomas absolutos nem escotomas relativos significativos na sensibilidade retiniana. Não são admissíveis adaptações nos veículos nem a imposição de restrições ao condutor.

1.6 — Visão das cores:

1.6.1 — Tabela das condições da visão das cores:

Condutores do grupo 1	Condutores do grupo 2
Ausência de acromatopsia.	Ausência de acromatopsia ou protanopia.

1.7. — Visão crepuscular, deslumbramento e sentido luminoso:

1.7.1 — Tabela das condições da visão crepuscular, deslumbramento e sentido luminoso:

Condutores do grupo 1	Condutores do grupo 2
Visão crepuscular deficiente, existência de hemeralopia ou uma diminuição nítida da visão mesópica e ou escotópica implica, pelo menos, a restrição de condução limitada a deslocações durante o dia.	Inapto para a conduzir.

1.8 — Doenças oftalmológicas progressivas:

1.8.1 — Se for detectada uma doença oftalmológica progressiva, o título de condução pode ser emitido ou revalidado para o grupo I sob reserva de um exame oftalmológico periódico que não exceda um ano.

1.9 — Outras situações:

1.9.1 — Estrabismo — é causa de inaptidão para a condução sempre que a visão seja afectada para além do previsto na lei ou provoque outras alterações, nomeadamente fadiga visual.

1.9.2 — Motilidade palpebral — é causa de inaptidão para a condução quando exista ptoses palpebrais ou lagoftalmias, sempre que a visão seja afectada para além do previsto na lei ou provoque outras alterações, nomeadamente fadiga visual.

1.9.3 — Nistagmo — é causa de inaptidão para a condução sempre que a visão seja afectada para além do previsto na lei ou provoque outras alterações, nomeadamente fadiga visual.

2 — Audição:

2.1 — Acuidade auditiva — surgindo dúvidas sobre a acuidade auditiva deve realizar-se um audiograma tonal e, caso se justifique, solicitar parecer de médico otorrinolaringologista.

2.1.1 — Restrições — se, para conseguir alcançar os valores mínimos de acuidade auditiva previstos na lei, for necessária a utilização de prótese(s) auditiva(s), deve impor-se como restrição o seu uso durante a condução.

2.1.2 — Tabela das condições da acuidade auditiva:

Condutores do grupo 1	Condutores do grupo 2
É emitido ou revalidado o título de condução mesmo quando a perda média no «melhor ouvido», medida nas frequências de 500 Hz, 1000 Hz, 2000 Hz e 4000 Hz, ultrapasse os 40 dB, desde que passível de correcção com prótese. A surdez profunda deve ser compensada, sempre que possível, por prótese ou implante coclear, sendo a aptidão condicionada a parecer favorável de médico otorrinolaringologista. Se estes valores só forem alcançados com o uso de prótese(s) auditiva(s), sempre que se justifique, devem impor-se as seguintes restrições: Prótese auditiva para um ouvido; ou Prótese auditiva para os dois ouvidos; e Espelho retrovisor exterior do lado direito; Espelho retrovisor interior panorâmico, quando aplicável.	É emitido ou revalidado o título de condução ao candidato do grupo 2, condicionado a parecer favorável de médico otorrinolaringologista e quando a perda média no «melhor ouvido», medida nas frequências de 500 Hz, 1000 Hz, 2000 Hz e 4000 Hz, não ultrapasse os 40 dB, desde que passível de correcção com prótese. Se estes valores só forem alcançados com o uso de prótese(s) auditiva(s), sempre que se justifique devem impor-se as seguintes restrições: Prótese auditiva para um ouvido; ou Prótese auditiva para os dois ouvidos; e Espelho retrovisor exterior do lado direito; Espelho retrovisor interior panorâmico, quando aplicável.

3 — Membros/aparelho de locomoção:

3.1 — Aspectos gerais — o título de condução não é emitido nem revalidado a qualquer candidato ou condutor que sofra de afecções ou anomalias do sistema de locomoção que comprometa a segurança rodoviária.

3.1.1 — Incapacidade motora — é emitido ou revalidado o título de condução ao candidato ou condutor portador de incapacidade física, com as restrições impostas mediante o parecer de médico da especialidade e deve ser indicado o tipo de adaptações do veículo, bem como a menção de uso de aparelho ortopédico.

3.1.2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, sempre que da evolução das lesões existentes seja previsível um agravamento, podem ser impostos períodos de revalidação mais curtos que os previstos na lei, determinados pela necessidade de o condutor se submeter a exames médicos periódicos.

3.1.3 — É causa de inaptidão para a condução do grupo 2 a incapacidade física consequente de lesões e ou deformidades dos membros ou do aparelho de locomoção que provoque incapacidade funcional que comprometa a segurança rodoviária.

3.1.4 — Aspectos particulares:

3.1.5 — Incapacidade dos membros e membros artificiais — amputação ou paralisação de um membro superior permite a condução de veículos a motor, com a excepção dos motociclos, a candidato ou condutor do grupo 1.

3.1.5.1 — Amputação abaixo do cotovelo, com o auxílio de prótese, permite a condução de veículos com excepção dos motociclos, a candidato a condutor ou condutor do grupo 1.

3.1.5.2 — É permitida a condução de veículos a motor ao candidato ou condutor:

a) Que tenha a ausência de até três dedos em cada uma das mãos, desde que os polegares estejam íntegros e haja suficiente oponência, com função de presa, em cada mão;

b) Com sindactilia ou polidactilia nas mãos, desde que haja suficiente presa em cada mão;

c) Com ausência de dedos dos pés;

d) Com amputação de uma ou das duas pernas abaixo dos joelhos, desde que conserve toda a sua força muscular, a liberdade de movimentos do dorso, da anca e das articulações dos joelhos e possua prótese bem ajustada, com excepção dos motociclos e candidato ou condutor do grupo 2.

3.1.6 — Incapacidades da coluna vertebral:

3.1.6.1 — Vértebras cervicais — é emitido ou revalidado título de condução ao candidato ou condutor que:

a) Perdeu a mobilidade da cabeça e do pescoço, desde que consiga olhar sobre o ombro e deve ser imposta a restrição de uso de espelhos retrovisores exteriores bilaterais;

b) Possua problemas músculo-esqueléticos da coluna cervical, com a imposição da restrição de condução de veículos com direcção assistida.

3.1.6.2 — Paraplegia — é inapto para conduzir quem sofra de paraplegia, excepto para o grupo 1, aos quais deve ser imposta a restrição do uso de comandos devidamente adaptados.

4 — Doenças cardiovasculares:

4.1 — Aspectos gerais — o título de condução não é emitido nem revalidado a qualquer candidato ou condutor que sofra de afecções susceptíveis de provocar uma falha súbita do sistema cardiovascular, de natureza a provocar uma alteração súbita das funções celebrais.

4.2 — Doenças cardiovasculares — é emitido ou revalidado título de condução, mediante a avaliação positiva de médico cardiologista, a quem:

Condutores do grupo 1	Condutores do grupo 2
Tenha sofrido enfarte do miocárdio. Seja portador de um estimulador cardíaco. Sofra de anomalias da tensão arterial. Tenha sido submetido a angioplastia coronária ou a *bypass* coronário. Tenha valvulopatia, com ou sem tratamento cirúrgico. Sofra de insuficiência cardíaca ligeira ou moderada. Malformações vasculares.	Tenha antecedentes de enfarte do miocárdio, ausência de angor, prova de Holter negativa. Sofra de hipertensão arterial, desde que não exista repercussão orgânica e esteja medicamente controlada com medicação não susceptível de afectar a condução.

4.3. — Revalidação — a revalidação do título de condução é imposta por períodos que não excedam dois anos para o grupo 1 e por período que não exceda um ano para o grupo 2.

4.4 — Inaptidão — é inapto para conduzir quem sofra de problemas graves do ritmo cardíaco, angina de peito que se manifeste em repouso ou na emoção e insuficiência cardíaca grave.

5 — *Diabetes mellitus:*

5.1 — Nos parágrafos seguintes, considera-se «hipoglicemia grave» a que necessita de assistência de outra pessoa e «hipoglicemia recorrente» a ocorrência de um segundo episódio de hipoglicemia grave num período de 12 meses:

Condutores do grupo 1	Condutores do grupo 2
É emitido ou revalidado título de condução a quem sofra de *diabetes mellitus* em tratamento com antidiabéticos orais ou insulina mediante apresentação de relatório do médico assistente que comprove o bom controlo metabólico e o acompanhamento regular e que ateste que o interessado possui a adequada educação terapêutica e de autocontrolo. É inapto para conduzir quem apresente hipoglicemia grave ou recorrente.	É emitido ou revalidado título de condução a quem sofra de *diabetes mellitus* em tratamento com antidiabéticos orais mediante apresentação de relatório do médico assistente que comprove o bom controlo metabólico e o acompanhamento regular e que ateste que o interessado possui a adequada educação terapêutica e de autocontrolo. É inapto para conduzir quem sofra de *diabetes mellitus* em tratamento com insulina, excepto em casos muito excepcionais devidamente justificados por um parecer emitido por médico diabetologista ou endocrinologista que comprove o bom controlo metabólico, com determinação da glicemia pelo menos duas vezes por dia, que ateste que o interessado possui a adequada educação terapêutica e de autocontrolo e desde que não tenha ocorrido nenhum episódio de hipoglicemia grave nos 12 meses anteriores.

5.2 — Validade — a validade do título não deve exceder cinco anos para o grupo 1 e três anos para o grupo 2.

6 — Doenças neurológicas:

6.1 — Doenças neurológicas graves — é inapto para a conduzir o candidato ou condutor que sofra de uma doença neurológica grave, excepto se for apoiado em parecer médico da especialidade, nos casos de candidatos ou condutores do grupo 1.

6.1.1 — Epilepsia, síndromes vertiginosas e das perturbações do estado de consciência — é emitido ou revalidado título de condução ao candidato ou condutor do grupo 1 que sofra de epilepsia, síndromes vertiginosas e das perturbações do estado de consciência, se apoiado em parecer médico da especialidade e que comprove não ter havido crises há pelo menos dois anos.

É emitido ou revalidado o título de condução ao candidato ou condutor do grupo 2 que sofra de epilepsia, desde que esteja, há pelo menos 10 anos, livre de crises e sem terapêutica específica, se apoiado em parecer médico da especialidade que ateste nomeadamente não existir actividade epiléptica em exame electroencefalográfico.

6.1.2 — Revalidação — sem prejuízo do disposto no número anterior, sempre que da evolução das doenças neurológicas seja previsível um agravamento, podem ser impostos períodos de revalidação mais curtos que os previstos na lei, determinados pela necessidade de o condutor se submeter a exames médicos periódicos, que não devem exceder os dois anos.

7 — Perturbações mentais:

7.1 — Inaptidão — é inapto para conduzir o candidato ou condutor que sofra de perturbações mentais congénitas ou adquiridas, que traduzam redução apreciável das capacidades mentais, incluindo atrasos mentais e perturbações graves do comportamento, da capacidade cognitiva ou da personalidade, susceptíveis de modificar a capacidade de julgamento ou que, de algum modo, impliquem diminuição da eficiência ou segurança na condução.

8 — Álcool:

8.1 — Consumo de álcool — é emitido ou revalidado o título de condução para candidato ou condutor do grupo 1 que, tendo antecedentes de dependência em relação ao álcool, apresente relatório médico detalhado de psiquiatria que comprove a eficácia do tratamento e ateste a abstinência há, pelo menos, seis meses.

8.2 — É emitido ou revalidado o título de condução para o grupo 2 a quem tenha antecedentes de dependência em relação ao álcool, excepto em casos muito excepcionais, mediante relatório médico de psiquiatria que ateste a eficácia do tratamento e a abstinência há, pelo menos, um ano, bem como a apresentação de relatório de exame psicológico favorável.

8.3 — Revalidação — sem prejuízo do disposto no número anterior, podem ser impostos períodos de revalidação mais curtos que os previstos na lei, que não devem exceder os dois anos e mediante a submissão a exames médicos periódicos.

8.4 — Inaptidão — é inapto para conduzir o candidato ou condutor que sofra de síndroma de dependência em relação ao álcool ou que não possa dissociar a condução do consumo de álcool.

9 — Drogas e medicamentos:

9.1 — Inaptidão — é inapto para conduzir o candidato ou condutor em estado de dependência de substâncias psicotrópicas ou que embora não seja dependente as consuma regularmente.

9.2 — É inapto para conduzir o candidato ou condutor que consumam regularmente medicamentos ou associações de medicamentos susceptíveis de comprometer a sua aptidão para conduzir sem perigo.

9.3 — O médico que prescrever medicamentos, cuja composição contenha substâncias psicotrópicas ou outras que comprometam o exercício da condução, deve ter em devida conta os riscos e perigos adicionais associados, se a quantidade prescrita for susceptível de influenciar a capacidade para o exercício da condução de veículos em segurança.

10 — Insuficiencias renais:

10.1 — Insuficiências renais — é emitido ou revalidado título de condução a quem sofra de insuficiências renais graves, condicionada a controlo médico regular, devidamente comprovado, e com parecer favorável de médico nefrologista.

10.1.1 — Revalidação — a revalidação do título de condução pode ser imposta por períodos mais curtos que os previstos na lei, que não devem exceder os dois anos.

10.1.2 — Inaptidão — é inapto para conduzir para o grupo 2 a quem sofra de insuficiência renal grave (indivíduo em programa de diálise peritoneal ou hemodiálise), excepto em situações devidamente apoiadas em pareceres médicos da especialidade e sob reserva de controlo médico anual.

10.2 — Revalidação — a revalidação do título de condução para o grupo 2 é imposta por períodos que não excedam um ano.

11 — Disposições diversas:

11.1 — Doença pulmonar obstrutiva crónica — é emitido ou revalidado o título de condução a quem sofra de doença pulmonar obstrutiva crónica é determinada pela necessidade do candidato ou condutor se submeter a exame médico da especialidade e obter parecer favorável.

11.1.1 — Revalidação — sem prejuízo do disposto no número anterior podem ser impostos períodos de revalidação mais curtos que os previstos na lei, que não devem exceder os dois anos.

11.2 — Doenças hematológicas e onco-hematológicas — é emitido ou revalidado o título de condução a quem sofra de anemia, leucemia, leucopenia, linfoma, trombopenia, transtornos da coagulação ou em tratamento com anticoagulantes mediante a submissão a exame médico por hematologista e com parecer favorável.

11.2.1 — Revalidação — sem prejuízo do disposto no número anterior podem ser impostos períodos de revalidação mais curtos que os previstos na lei, que não devem exceder os três anos no caso de condutores do grupo 1 e um ano no caso de condutores do grupo 2.

11.3 — Perturbações do sono — é emitido ou revalidado o título de condução a quem sofra de perturbações do sono, nomeadamente de apneia do sono, hipersónia ou narcolepsia, mediante a submissão a exame médico da especialidade e com parecer favorável, mas apenas para o grupo 1.

11.3.1 — Revalidação — sem prejuízo do disposto no número anterior podem ser impostos períodos de revalidação mais curtos que os previstos na lei, que não devem exceder os dois anos.

11.4. — Transplante — é emitido ou revalidado o título de condução para o grupo 1 a quem tenha sofrido um transplante de órgão ou implante artificial com incidência sobre a capacidade para a condução, condicionado a controlo médico regular e parecer favorável do médico da especialidade.

11.5 — É emitido ou revalidado o título de condução para o grupo 2 a quem tenha sofrido um transplante de órgão ou implante artificial sem incidência sobre a capacidade para a condução, condicionado a parecer médico da especialidade e, se for caso disso, de um controlo médico regular.

ANEXO II

Exame psicológico — Áreas, aptidões e competências a avaliar

(a que se refere o artigo 13.º do Regulamento)

QUADRO I

[quadro de avaliação a que se referem as alíneas *a*) e *c*) do n.º 1 do artigo 16.º]

Áreas	Aptidões e competências	Definições operacionais	Metodologia
Perceptivo-cognitiva ...	1 — Inteligência	Capacidade de compreensão e formulação de regras gerais utilizando estímulos de natureza concreta ou abstracta e sua aplicação a várias situações.	Instrumentos e técnicas psicométricas aprovadas pelo IMTT, I. P.
	2 — Atenção:		
	2.1 — Concentrada	Capacidade em dirigir a atenção durante determinado tempo obtendo um desempenho estável.	
	2.2 — Distribuída	Capacidade em dispersar a atenção, simultaneamente, face a uma diversidade de estímulos visuais e ou acústicos de forma eficiente.	
	2.3 — Vigilante	Capacidade em manter um estado de alerta tónico (vigília) durante bastante tempo no sentido de responder prontamente a estímulos infrequentes que surgem englobados num conjunto de estímulos que têm que ser negligenciados.	
	3 — Percepção:		
	3.1 — Rapidez perceptiva ...	Capacidade perceptivo-cognitiva para a apreensão rápida da informação visual, que apela à discriminação de estímulos visuo-perceptivos.	
	3.2 — Integração perceptiva	Capacidade perceptivo-cognitiva para processar com exactidão a informação visual, que apela à selectividade de estímulos visuo-perceptivos.	
	4 — Memória	Capacidade de recuperação de informação adquirida, através de processos de evocação e reconhecimento após a sua codificação e armazenamento.	
Psicomotora	5 — Motricidade:		Instrumentos e técnicas psicométricas aprovadas pelo IMTT, I. P.
	5.1 — Segurança gestual ...	Capacidade de executar e manter com precisão cinestesias estáticas.	
	5.2 — Destreza manual	Capacidade de executar com precisão e rapidez cinestesias dinâmicas de pequena amplitude.	
	6 — Coordenação:		
	6.1 — Bimanual	Capacidade em coordenar em simultâneo os movimentos de ambas as mãos face a ritmos impostos e ou livres.	
	6.2 — Óculo-manual-pedal	Capacidade em coordenar os movimentos de mãos e pés em resposta a estímulos visuais e ou acústicos.	
	7 — Reacções:		
	7.1 — Simples e de escolha	Capacidade em reagir adequadamente a estímulos visuais ou acústicos predefinidos (simples) ou após a sua selecção a partir de um conjunto alargado de estímulos também composto por estímulos distractores (escolha).	
	7.2 — Múltiplas e discriminativas.	Capacidade em reagir a uma multiplicidade de estímulos visuais e ou acústicos que impliquem associações específicas entre estímulos e respostas.	
	8 — Capacidade multitarefa	Capacidade em processar informações paralelas de forma a desempenhar, em simultâneo, pelo menos duas tarefas independentes.	
Psicossocial	9 — Factores de personalidade:		Instrumentos e técnicas psicométricas aprovadas pelo IMTT, I. P. Observação durante o exame. Entrevista psicológica. Elementos processuais.
	9.1 — Maturidade psicológica.	Capacidade de adequar o seu comportamento às exigências da realidade envolvente em conformidade com um desenvolvimento psicoafectivo adulto.	
	9.2 — Responsabilidade ...	Capacidade de aceitar regras formais, tarefas e deveres e comportar-se em conformidade assumindo as suas condutas.	
	9.3 — Estabilidade emocional	Capacidade em controlar, regular, moderar e exprimir reacções emocionais de forma adequada sem influenciar a eficiência dos desempenhos e ou interferir com outras pessoas.	
	9.4 — Despiste psicopatológico.	Perturbações do foro psíquico que possam implicar riscos face à segurança no tráfego.	

Áreas	Aptidões e competências	Definições operacionais	Metodologia
	9.5 — Atitudes e comportamentos de risco face à segurança no tráfego.	Predisposições para acções e ou condutas que possam implicar riscos face à segurança no tráfego.	
	9.6 — Competências sociais	Capacidade para desenvolver, manter e valorizar contactos e relações sociais e de cidadania, bem como tolerância às diferenças individuais e culturais.	

QUADRO II

[quadro de avaliação a que se refere a alínea *b*) do artigo 16.º]

Áreas	Aptidões e competências	Definições operacionais	Metodologia
Perceptivo-cognitiva . . .	1 — Atenção:		Instrumentos e técnicas psicométricas aprovadas pelo IMTT, I. P.
	1.1 — Concentrada	Capacidade em dirigir a atenção durante determinado tempo obtendo um desempenho estável.	
	2 — Percepção:		
	2.1 — Rapidez perceptiva . . .	Capacidade perceptivo-cognitiva para a apreensão rápida da informação visual, que apela à discriminação de estímulos visuo-perceptivos.	
Psicomotora	3 — Coordenação:		Instrumentos e técnicas psicométricas aprovadas pelo IMTT, I. P.
	3.1 — Óculo-manual-pedal	Capacidade em coordenar os movimentos de mãos e pés em resposta a estímulos visuais e ou acústicos.	
	4 — Reacções:		
	4.1 — De escolha	Capacidade em reagir adequadamente a estímulos visuais ou acústicos predefinidos (simples) ou após a sua selecção a partir de um conjunto alargado de estímulos também composto por estímulos distractores (escolha).	
Psicossocial	5 — Factores de personalidade:		Instrumentos e técnicas psicométricas aprovadas pelo IMTT, I. P.
	5.1 — Despiste psicopatológico.	Perturbações do foro psíquico que possam implicar riscos face à segurança no tráfego.	Observação durante o exame.
	5.2 — Atitudes e comportamentos de risco face à segurança no tráfego.	Predisposições para acções e ou condutas que possam implicar riscos face à segurança no tráfego.	Entrevista psicológica. Elementos processuais.

ANEXO III

Programa de acção de formação

(a que se refere o artigo 28.º do Regulamento)

Conteúdos programáticos	Metodologia
Módulo I — Introdução (duas horas)	
1 — Apresentação e estabelecimento do objectivo.	Técnicas diversas, incluindo a fotolinguagem e apresentação aos pares.
2 — Diagnóstico de expectativas e necessidades.	Discussão de grupo: espaço para os participantes falarem deles próprios, da sua vivência e do desrespeito pela norma.
Módulo II — Segurança rodoviária (seis horas)	
1 — Sistema de circulação rodoviária	Método expositivo e participativo.
1.1 — Dinâmica do veículo e sua manutenção básica.	Método expositivo e participativo.
2 — Análise da função de condução:	Método expositivo e participativo.
2.1 — Exploração perceptiva visual e importância das capacidades de antecipação e previsão; noções de condução defensiva;	Método expositivo e participativo; discussão sobre técnicas comportamentais do condutor.
2.2 — A importância do autoconhecimento: o estado físico e psicológico do condutor.	Método participativo: pesquisa dos factores pessoais relevantes para cada participante, possibilidade do seu controlo e relação com estilos de vida.
3 — Pressupostos de segurança rodoviária:	Método expositivo e participativo:
3.1 — Os conhecimentos;	reflexão sobre comportamentos
3.2 — A importância das atitudes;	de risco e a segurança rodoviária, a partir de exercícios de
3.3 — A necessidade de comportamentos seguros;	fotolinguagem em que os participantes escolhem imagens
3.4 — Comportamentos de tolerância vs comportamentos de agressividade e risco;	para palavras, tais como: atitude, comportamento, tolerância, agressividade, segurança, educação, valores e outras de igual
3.5 — Educação, valores e civismo.	similitude e importância.
4 — Relação infracção-acidente: causas e consequências.	Vivência do acontecimento com proposta de encenação.
5 — Auto-avaliação do envolvimento pessoal no módulo e suas tarefas.	Preenchimento de uma ficha de auto-avaliação como instrumento para reflexão individual.
Módulo III — Álcool (cinco horas)	
1 — Regime legal: pertinência, significados individuais e factores de adesão/infracção das regras.	Método expositivo e participativo, incluindo a tarefa de «fazer a lei» para a infracção em causa.

Conteúdos programáticos	Metodologia
2 — Absorção, eliminação e acção das bebidas alcoólicas (destiladas/fermentadas) sobre o organismo humano.	Método expositivo e participativo.
3 — Valor social e significados individual e grupal do consumo do álcool.	Pesquisa de símbolos associados ao consumo de álcool e sua análise crítica.
4 — Estratégias de controlo e promoção da dissociação consumo de álcool-condução.	Exercícios em grupo: propostas de medidas de «combate» ao consumo de álcool.
5 — Auto-avaliação do envolvimento pessoal no módulo e suas tarefas.	Preenchimento de uma ficha de auto-avaliação como instrumento para a reflexão individual.
Módulo IV — Substâncias psicotrópicas (cinco horas)	
1 — Regime legal: factores de adesão/infracção das regras.	Método expositivo e participativo, incluindo a tarefa de «fazer a lei» para a infracção em causa.
2 — Tipos de substâncias psicotrópicas, seus efeitos e eliminação.	Método expositivo e participativo.
3 — Valor social e significados individual e grupal do seu consumo.	Exercício de pesquisa de símbolos associados ao consumo de substâncias psicotrópicas e sua análise crítica: exercício de encenação.
4 — Estratégias de controlo e promoção da dissociação entre o consumo de substâncias psicotrópicas e a condução.	Exercício em pequenos grupos: propostas de medidas de «combate» ao consumo de substâncias psicotrópicas.
5 — Auto-avaliação do envolvimento pessoal no módulo e suas tarefas.	Preenchimento de uma ficha de auto-avaliação como instrumento para a reflexão individual.
Módulo V — Velocidade (cinco horas)	
1 — Limites e regime legal: factores de adesão/infracção das regras.	Método expositivo e casuístico.
2 — Adequação da velocidade às características físicas e psicológicas dos condutores e ao ambiente rodoviário.	Visionamento de vídeos de testes de acidentes e comentários.
3 — A importância da velocidade na sociedade contemporânea e seu significado pessoal.	Pesquisa de símbolos associados à velocidade e sua análise crítica.
4 — Estratégias de controlo da velocidade excessiva.	Análise de um acidente em que esteja envolvida a infracção «velocidade». Exercício em grupo: propostas de medidas de «combate» à velocidade excessiva e seu comentário.
5 — Autoavaliação do envolvimento pessoal no módulo e suas tarefas.	Preenchimento de uma ficha de auto-avaliação como instrumento para a reflexão individual.
Módulo VI — Outras infracções (cinco horas)	
1 — Exploração da legislação adequada ao grupo, por referência às infracções cometidas.	Método expositivo e participativo.
2 — Importância da classificação das contra-ordenações e suas consequências legais.	Análise de um acidente. Método de simulação pedagógica.
3 — Estratégias de controlo da infracção.	Exercício em Grupos: propostas de medidas de «combate» e seu comentário.
4 — Auto-avaliação do envolvimento pessoal no módulo e suas tarefas.	Preenchimento de uma ficha de auto-avaliação como instrumento para a reflexão individual.

Conteúdos programáticos	Metodologia
Módulo VII — Conclusão (duas horas)	
Avaliação/conclusão/prognóstico	Relatório individualizado de cada formando no qual conste o grau de participação, motivação e empenho, capacidade de autocrítica e autocontrolo e relacionamento interpessoal. Análise da interacção do grupo: as expectativas iniciais; o decurso da acção e a perspectiva de futuro no âmbito da prevenção e segurança rodoviária. Declaração do certificado de frequência com ou sem aproveitamento.

ANEXO IV

Tabela dos dígitos identificadores do serviço emissor de cartas de condução

(a que se refere o artigo 37.º do Regulamento)

Aveiro — AV.
Beja — BE.
Braga — BR.
Bragança — BG.
Castelo Branco — CB.
Coimbra — C.
Évora — E.
Faro — FA.
Guarda — GD.
Leiria — LE.
Lisboa — L.
Portalegre — PT.
Porto — P.
Santarém — SA.
Setúbal — SE.
Viana do Castelo — VC.
Vila Real — VR.
Viseu — VS.
Angra do Heroísmo — AN.
Horta — H.
Ponta Delgada — A.
Funchal — M.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Portaria n.º 1368/2009

de 27 de Outubro

As alterações do CCT entre a ANCIPA — Associação Nacional de Comerciantes e Industriais de Produtos Alimentares e a FESAHT — Federação dos Sindicatos da Agricultura, Alimentação, Bebidas, Hotelaria e Turismo de Portugal (pastelaria, confeitaria e conservação de fruta — pessoal fabril), publicadas no *Boletim do Trabalho e Emprego,* n.º 20, de 29 de Maio de 2009, abrangem as relações de trabalho entre empregadores dos sectores de pastelaria (incluindo a congelada), confeitaria e conser-