

**REVISTA JURÍDICA
D E M A C A U**

N.º E S P E C I A L

**LEI DO TRÂNSITO
RODOVIÁRIO ANOTADO**

2 0 1 1

REVISTA JURÍDICA
D E M A C A U

N.º E S P E C I A L

LEI DO TRÂNSITO
RODOVIÁRIO ANOTADO

2 0 1 1



PROGRAMA DE COOPERAÇÃO NA ÁREA JURÍDICA ENTRE A UNIÃO EUROPEIA E MACAU



Título: Lei do Trânsito Rodoviário Anotado

Editor: Imprensa Oficial

Capa: Leung Pai Wan (calígrafo) e Imprensa Oficial

Paginação e impressão: Imprensa Oficial

Tiragem: 500 exemplares

Data de edição: Dezembro de 2011

ISSN n.º 0872-9352

PREFÁCIO

Sobretudo num sistema de legislação bilingue como é o da RAEM, a publicação de «leis de versão anotada, explicada ou comentada»¹ é extremamente importante, no sentido de tornar acessíveis ao público em geral determinados termos de linguagem especializada, mas também de ajudar, no seu dia a dia, todos aqueles que têm de interpretar e aplicar a lei. E, o facto de as anotações serem da autoria de quem participou na elaboração da lei pode, a nosso ver, ser importante para a interpretação e para a aplicação dessa mesma lei. Ainda que, apenas no que toca ao elemento histórico, porquanto a lei depois de publicada ganha a sua autonomia própria, através da sua aplicação pelos vários operadores do Direito.

Para além disso, somos em crer, que só uma eficaz e esclarecida fiscalização das leis rodoviárias, poderá contribuir para o aumento da segurança nas estradas. Segurança essa que passa também e sobretudo pelo incremento das acções de formação cívica, logo desde os bancos da Escola.^{2 3 4} Cumprindo aqui referir que, com a criação da DSAT, esta

¹ Expressão de Kuan Kun Hong, *O valor das versões chinesa e portuguesa dos diplomas legais no sistema da legislação bilingue da RAEM*, in Revista de Administração Pública de Macau, n.º 71, vol.XIX, 2006-1.º, página 326.

² A propósito deixamos aqui transcrito, em tradução feita do inglês, o artigo 6.º da Lei sobre a Segurança do Trânsito Rodoviário da República Popular da China, adoptada na 5.ª Reunião do Comité Permanente da 15.º Congresso Popular, de 28 de Outubro de 2003, promulgada pelo Presidente da RPC, para entrar em vigor em 1 de Maio de 2004 (http://english.gov.cn/laws/2005-09/07/content_29966.htm):

Artigo 6.º. Os Governos populares aos vários níveis devem levar a cabo uma educação regular para a segurança rodoviária no sentido de aumentar a consciência dos cidadãos para a importância dessa mesma segurança.

passou a ter como atribuições «promover a educação sobre prevenção e segurança rodoviárias».⁵

Uma última nota para deixarmos claro que este trabalho pretende ser um contributo, ainda que modesto, para uma boa aplicação da lei mas que não reveste a natureza de «*circular interpretativa*» da mesma, até porque sendo a Lei do Trânsito Rodoviário um trabalho colectivo e um conjunto de opções políticas ela - sem prejuízo dos contributos individuais- é sobretudo o resultado desse mesmo labor colectivo e o denominador comum de soluções nem sempre correspondentes ao pensamento individual de cada um daqueles que participaram na sua elaboração.

O anterior Código da Estrada foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril. Entretanto, desde a sua entrada em vigor, o volume de tráfego sofreu grandes alterações, bem como foram construídas novas vias, muitas delas mais rápidas.

Quando executando as suas funções, os departamentos de controlo de trânsito dos órgãos de segurança pública e os seus agentes devem dar a maior publicidade das leis e regulamentos em matéria de segurança rodoviária e observar aquelas leis e regulamentos de forma exemplar.

Os departamentos governamentais, forças armadas, empresas, instituições, associações públicas e outras organizações devem oferecer educação para a segurança rodoviária aos seus membros.

Os departamentos da administração educativa e as escolas devem incorporar o tema da segurança rodoviária no sistema educativo.

Os jornais, a rádio e a televisão, e outras instituições relevantes devem ter como tarefa fomentar a educação para a segurança rodoviária.

³ A este propósito vejam-se também os artigos 74.º a 79.º da referida Lei, os quais contemplam uma completa listagem de medidas de educação para o trânsito, desde o ensino pré-escolar a com campanhas de carácter permanente nos meios de comunicação social.

⁴ “Neste ano de 2010, a Secretaria Municipal de Educação da Cidade do Rio de Janeiro, em consonância com a Lei n.º 5.133, de 23 de Dezembro de 2009, inicia suas actividades convocando professores, alunos e toda a comunidade escolar para um exercício de cidadania que busca discutir, avaliar e estimular mudanças que contribuam para uma convivência harmoniosa no trânsito de nossa cidade”, [http://professoresperj.blogspot.com/2010/05/educaçãopara-seguranca-no-transito.html](http://professoresperj.blogspot.com/2010/05/educa%C3%A7%C3%A3o-para-seguranca-no-transito.html)

⁵ Alínea 7) do artigo 3.º do REGA n.º 3/2008.

Assim, impunha-se a sua revisão,⁶ designadamente devido ao facto de, na realidade, não existir um poder dissuasor das multas, designadamente devido ao facto de o seu volume tornar difícil a efectivação da cobrança e de todas as multas não pagas voluntariamente - por revestirem natureza contravencional - terem de ser remetidas ao Tribunal Judicial de Base⁷ e de o tempo de prescrição ser de 2 anos, nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 110.º do Código Penal. Revisão essa que foi incluída nas Linhas de Acção Governativa para o ano de 2005.⁸

Sendo que a revisão do Código da Estrada, operada por esta Lei, obedeceu a objectivos pré-estabelecidos, a saber:

- i) *Garantir a segurança do trânsito rodoviário e elevar a consciência pública sobre o cumprimento das regras de trânsito rodoviário;*
- ii) *Punir severamente os actos que põem em perigo a segurança do trânsito e reforçar o controlo;*
- iii) *Elevar a eficiência na execução da lei;*
- iv) *Facilitar a vida dos residentes e corresponder às necessidades do desenvolvimento social.*⁹

Conforme consta da própria Nota Justificativa do projecto de proposta de lei e como resulta de uma análise comparativa do velho Código da

⁶ Como ensina o Professor Luís Fábria (*Princípios de Legística Material e Formal*, não editado, Curso Aprofundado na Área de Produção Legislativa e Metodologia Jurídica, CFJJ, de 4 de Janeiro a 4 de Fevereiro de 2005), um dos motivos materiais para a revisão de uma lei é o facto de a mesma não ter sido eficazmente aplicada, o que, como salienta este autor, “*sucedem em especial na parte sancionatória dos diplomas ou nos diplomas sancionatórios em si*”.

⁷ A este respeito ver o artigo 27.º da Lei de Bases da Organização Judiciária, aprovada pela Lei n.º 9/1999, na redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 9/2004.

⁸ Cfr. *Relatório das Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2005*, página 46.

⁹ Nota Justificativa da proposta de Lei do Trânsito Rodoviário.

Estrada e da nova Lei do Trânsito Rodoviário são as seguintes as inovações introduzidas:

- 1) Proibição do uso de telemóvel pelo condutor, durante a condução do veículo -artigo 16.º;
- 2) Obrigatoriedade de o condutor e os passageiros transportados no banco da frente dos automóveis ligeiros usarem cinto de segurança -artigo 51.º;
- 3) Aumento da idade mínima exigível para a obtenção de carta de condução de ciclomotores dos 16 para os 18 anos - artigo 81.º, n.º 1, alínea 1);
- 4) Proibição de circulação de velocípedes a motor e de quadriciclos ligeiros e pesados na via pública, se e enquanto essa permissão não vier a ser dada através de diploma complementar – artigo 12.º, n.º 2;
- 5) Proibição de circulação na via pública de trotinetas, com ou sem motor, com excepção dos locais expressamente designados para o efeito pela entidade competente – artigo 12.º, n.º 4;
- 6) Proibição de transporte de passageiros nos motociclos e nos ciclomotores quando os seus condutores estejam habilitados a conduzi-los há menos de 1 ano – artigo 66.º, n.º 2;
- 7) Agravamento das sanções pela condução por não habilitado para 5.000,00 a 25.000,00 patacas, sendo a reincidência punida com pena de prisão até 6 meses ou com multa de 10.000,00 a 50.000,00 patacas – artigo 95.º;
- 8) Criminalização da condução em estado de embriaguez (com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 1,2 gramas por litro) ou sob efeitos de substâncias estupefacientes ou psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei respectiva, punível com pena de prisão até 1 ano e inibição de condução pelo

período de 1 a 3 anos (artigo 90.º) e aumento dos montantes das multas e dos períodos de inibição de condução, sendo que a taxa de alcoolemia máxima permitida diminuiu para 0,5 gramas por litro (artigo 96.º);

- 9) Aumento dos montantes das multas por excesso de velocidade (artigo 98.º); desrespeito pela obrigação de paragem imposta pela luz vermelha ou por sinal de paragem obrigatória nas intersecções (artigo 99.º); ou por condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido (artigo 100.º);
- 10) Introdução da pena acessória de cassação da carta de condução (artigo 108.º);
- 11) Perda de validade das guias de condução logo após o trânsito em julgado da sentença condenatória e entrega obrigatória das mesmas à entidade emissora (artigo 121.º, n.º 3);
- 12) Consideração como nova infracção administrativa autónoma do estacionamento ilegal no mesmo local quando a conduta ilícita se mantiver ou for reiterada e novamente detectada, por cada período de 24 horas (artigo 48.º, n.º 6);
- 13) O tempo máximo de estacionamento legal, em qualquer lugar de estacionamento isento de pagamento de qualquer taxa, baixou de 30 para 15 dias (artigo 124.º, n.º 1);
- 14) Conversão da maioria das contravenções menos graves em infracções administrativas (artigo 145.º);
- 15) Introdução do sistema de multas de montante fixo, nas infracções administrativas- artigo 111.º;
- 16) Adopção, em matéria de notificações, do princípio da presunção de que a recepção da notificação é efectuada no terceiro dia posterior ao registo da carta (sem aviso de recepção), ou no primeiro dia útil seguinte nos casos em que aquele não seja dia

- útil (artigo 113.º, n.º 1), quando a mesma for efectuada para determinados endereços indicados pelo notificando;
- 17) Possibilidade de pagamento voluntário da multa por infracção administrativa, reduzido o montante a dois terços do valor fixo, quando o pagamento for efectuado no prazo de 15 dias após a notificação da acusação (artigo 137.º, n.º 1);
 - 18) Obrigatoriedade de pagamento das multas por infracções administrativas que já não sejam impugnáveis (artigo 140.º), antes de: a) Efectuar o pagamento do imposto de circulação do veículo a que digam respeito as multas e de que seja proprietário; b) Obter em seu nome a matrícula de qualquer veículo e c) Renovar a carta de condução;
 - 19) Consagração, de forma clara, de um conceito uniforme de reincidência nas contravenções¹⁰, estabelecendo para o efeito o prazo de 2 anos, contado da data da prática da contravenção anterior, da qual o infractor tenha pago voluntariamente a multa ou tenha sido condenado ao seu pagamento, por sentença judicial transitada em julgado (artigo 105.º);
 - 20) Introdução de normas relativas à execução da sentença que aplique as penas de cassação da carta de condução ou de inibição de condução, a qual produz efeitos a partir do respectivo trânsito em julgado, mesmo quando o condutor não entregue o documento que o habilita a conduzir ao CPSP (artigo 143.º, n.º 1);¹¹

¹⁰ Nas infracções administrativas previstas nesta lei não existe reincidência.

¹¹ Este artigo pretende afastar dúvidas surgidas e levadas a tribunal sobre esta matéria, em que um condutor, a quem havia sido aplicada a sanção de suspensão da validade de condução, veio requerer que a medida fosse julgada extinta, por já a ter, alegadamente, cumprido logo após a leitura da sentença e antes de ser notificado para entregar a licença de condução, nos termos do artigo 90.º, n.ºs 1 e 3 do então em vigor Código da Estrada. Vide *Acórdão do TSI*, de 25 de Novembro de 2004, Processo n.º 277/2004.

- 21) Permissão de alteração das características de veículo sujeito a inspecção anual obrigatória, sem que o mesmo seja obrigatoriamente sujeito a inspecção extraordinária, dependendo, apenas, de autorização prévia, a requerimento do interessado (artigo 75.º, n.º 4);
- 22) Permissão de que o condutor traga consigo apenas públicas-formas do livrete e do título de registo de propriedade (artigo 77.º, n.º 2);
- 23) Permissão de que o condutor traga consigo apenas o BIR tipo inteligente, quando este contenha os dados relativos à carta de condução, se tal vier a acontecer no futuro¹² (artigo 79.º, n.º 5);
- 24) Os titulares de licenças internacionais e de licenças de condução estrangeiras com validade idêntica conferida por convenções internacionais podem conduzir na RAEM, nos primeiros 14 dias, sem necessidade de procederem ao registo no CPSP, devendo efectuar o registo decorrido que seja este prazo (artigo 80.º, n.º 2);
- 25) Os titulares de licenças de condução emitidas pelo Interior da China e por outros países ou regiões, mesmo quando não haja reciprocidade de tratamento, podem conduzir na RAEM depois de aprovação em exame especial¹³[artigo 80.º, n.º 1, alínea 4)];

¹² Esta medida, como a anterior, insere-se na política de simplificação e desburocratização da Administração Pública, no sentido de facilitar a vidas dos residentes. A possibilidade de inserir, mediante despacho do Chefe do Executivo que o autorize, sob proposta da Comissão de Gestão de Dados para Outras Finalidades do BIR, encontra-se prevista e regulada no artigo 9.º da Lei n.º 8/2002, que aprovou o Regime do Bilhete de Identidade de Residente da RAEM.

¹³ O teor deste exame especial, bem como do modelo e a validade do documento comprovativo da aprovação nesse exame foi definido pelo despacho do Chefe do Executivo n.º 272/2007, publicado no *Boletim Oficial* n.º 39/2007, de 24 de Setembro, alterado pelo Despacho do Chefe do Executivo n.º 256/2009.

- 26) Permissão de que os indivíduos que, embora não sendo residentes da RAEM, aqui permaneçam legalmente, requeiram a submissão a exames para obtenção de carta de condução [artigo 81.º, n.º 1, alínea 3)]:
- 27) Possibilidade de os indivíduos que não saibam ler e escrever uma das duas línguas oficiais poderem realizar os exames de condução em outra língua (v.g. inglesa), desde que a Administração reúna as condições para tanto (artigo 81.º, n.º 3);
- 28) Equiparação a vias públicas das vias situadas dentro de propriedade privada mas abertas ao trânsito público, para efeitos de aplicação desta lei e da legislação complementar, salvo no que respeita aos casos de estacionamento por tempo excessivo (artigos 2.º, alínea 2); 4.º e 124.º, n.º 3);
- 29) Punição, com multas mais pesadas, do transporte de carga cujo peso seja superior em 20% ou mais, do que o peso bruto máximo permitido por lei para o respectivo veículo (artigo 52.º, n.º 8).

A presente lei estabelece os princípios e as regras gerais relativos ao trânsito rodoviário na RAEM. E fá-lo de forma parcimoniosa, não entrando em matérias que, designadamente pela sua elevada componente técnica, se revistam de natureza complementar. E, no sentido (que deve ser o mais importante na elaboração de qualquer acto normativo) de tornar a lei mais facilmente entendível pelos destinatários comuns – todos os utentes da via pública independentemente da sua formação académica – as multas por infracção a determinada regra –obrigação ou proibição – encontram-se estabelecidas no mesmo artigo que prevê a conduta. Isto com excepção das relativas a crimes e a contravenções, as quais constam de secções especiais.

Esta lei divide-se em 8 Capítulos, subdivididos, por sua vez, em secções, quando a dimensão dos capítulos e a distribuição das matérias o justifica.

No Capítulo I – Disposições gerais (artigos 1.º a 9.º) – consagra-se o objecto (artigo 1.º), as definições (artigos 2.º e 3.º), o âmbito de aplicação espacial (artigo 4.º), as competências (artigo 5.º) e os princípios gerais (artigos 6.º a 9.º).

O Capítulo II – Restrições à circulação (artigos 10.º a 14.º) – estabelece as normas relativas à suspensão e ao condicionamento do trânsito (artigo 10.º), as autorizações especiais necessárias para a circulação nas vias públicas de determinados tipos de veículos (artigo 11.º), a proibição de circulação de certos veículos (artigo 12.º), as utilizações especiais das vias públicas (artigo 13.º), e a proibição – como regra – de circulação nas vias públicas de animais e de veículos de tracção animal (artigo 14.º).

Por sua vez, o Capítulo III – Regras de circulação (artigos 15.º a 73.º), subdivide-se em XV Secções e está sistematizado de acordo com as obrigações dos condutores (Secções I e II), iluminação dos veículos (Secção III), velocidade (Secção IV), cedência de passagem (Secção V), ultrapassagem (Secção VI), mudança de direcção, inversão do sentido de marcha e marcha atrás (Secção VII), paragem e estacionamento (Secção VIII), transporte de pessoas e carga (Secção IX), serviço de urgência e transporte colectivo de passageiros (Secção X), comportamento em caso de avaria ou acidente (Secção XI), trânsito em certas vias ou troços (Secção XII), regras especiais para motociclos, ciclomotores e velocípedes (Secção XIII); trânsito de peões (Secção XIV) e defesa do ambiente (Secção XV).

O Capítulo IV (artigos 74.º a 78.º) refere-se aos veículos: características e inspecções (Secção I) e matrícula (Secção II).

A matéria relativa à habilitação para conduzir e respectivos títulos encontra-se regulada no Capítulo V - Habilitação para conduzir (artigos 79.º a 82.º).

A responsabilidade pela prática de infracções encontra-se consagrada no Capítulo VI (artigos 83.º a 111.º).

O Capítulo VII – Disposições processuais (artigos 112.º a 144.º) - estabelece na Secção I as regras gerais (regimes aplicáveis e notificação), na Secção II trata das normas relativas à fiscalização do cumprimento da lei, na Secção III das apreensões (veículos e documentos), na Secção IV do bloqueamento, remoção e abandono de veículos, na Secção V da tramitação especial das contravenções, na Secção VI da tramitação especial das infracções administrativas e, finalmente, na Secção VII (outras disposições) da execução de sentença e do registo das infracções.

O último Capítulo é o VIII – Disposições finais e transitórias (artigos 145.º a 153.º) e dele constam, como é usual, normas de natureza transitória e finais.

Nas normas de natureza transitória, o artigo 145.º versa sobre a conversão de algumas das anteriores contravenções em infracções administrativas, o artigo 146.º altera o n.º 4 do artigo 9.º da Lei n.º 7/2002 (veículos da RAEM), o artigo 147.º estabelece o regime subsidiário aplicável às infracções administrativas convertidas, o artigo 148.º rege sobre a tramitação e leis aplicáveis aos casos pendentes à data da entrada em vigor desta Lei e o artigo 149.º atribui poder regulamentar ao Chefe do Executivo e mantém em vigor, até à sua substituição, os diplomas complementares ao Código da Estrada. Como disposições finais constam o artigo 150.º sobre a possibilidade de sucessão de entidades competentes em matéria de trânsito, as remissões para o Código da Estrada (artigo 151.º), as revogações (artigo 152.º) e a entrada em vigor (artigo 153.º).

Com a presente Lei pretendeu-se dar uma melhor sistematização, e que o diploma seja de fácil e acessível consulta. Procurou-se ainda uma aproximação, tanto maior quanto possível, entre as versões das duas línguas oficiais. Na estrutura do diploma seguem-se as normas da legística as quais, embora não tendo força legal na RAEM, são aconselháveis do ponto de vista doutrinal. Assim, [a Lei] começa pela definição do objecto do diploma, seguem-se as definições, depois as normas contendo princípios gerais de regulação, seguidas das normas especiais, partindo do

geral para o especial e colocando as normas materiais primeiro e só depois as normas processuais, terminando com as disposições finais e transitórias.

Eliminou-se o crime de dever de prestação de socorros previsto no artigo 63.º do CE, porquanto o artigo 194.º do CPM consagra o crime de omissão de auxílio. Assim, se em 1993, antes da entrada em vigor do novo CPM, se poderia justificar a tipificação deste crime no CE ela é hoje, face ao disposto no citado artigo do CPM, desnecessária.

Por razões em tudo idênticas às referidas no parágrafo anterior, a LTR não rege sobre a formulação do pedido de indemnização civil em processo penal emergente de acidente de viação, isto porque esta matéria se encontra regulada nos artigos 60.º a 74.º do CPPM, não se vislumbrando razões para qualquer tratamento processual especial em caso de pedidos cíveis emergentes de acidentes de viação, antes pelo contrário os mesmos são indesejáveis em termos de certeza e de segurança do direito.

António Correia Marques da Silva

Vong Iok Ip, Francisca.

Cheang Cheng Peng.

Julho de 2011.

ÍNDICE

LEI DO TRÂNSITO RODOVIÁRIO

CAPÍTULO I

Disposições gerais

SECÇÃO I

Objecto e definições

Artigo 1.º - Objecto.....	3
Artigo 2.º - Definições relativas às vias.....	4
Artigo 3.º - Definições relativas aos veículos.....	9
Artigo 4.º - Âmbito de aplicação.....	13
Artigo 5.º - Competência.....	15

SECÇÃO II

Princípios gerais

Artigo 6.º - Liberdade de trânsito.....	17
Artigo 7.º - Ordens dos agentes de autoridade.....	21
Artigo 8.º - Sinalização.....	23
Artigo 9.º - Hierarquia entre regras, sinais e ordens.....	25

CAPÍTULO II

Restrições à circulação

Artigo 10.º - Suspensão e condicionamento do trânsito	29
Artigo 11.º - Autorizações especiais	30
Artigo 12.º - Proibição de circulação de certos veículos	31
Artigo 13.º - Utilizações especiais das vias públicas	35
Artigo 14.º - Animais e veículos de tracção animal.....	38

CAPÍTULO III

Regras de circulação

SECÇÃO I

Regras gerais

Artigo 15.º - Condutores	41
Artigo 16.º - Proibição do uso de telemóveis	42
Artigo 17.º - Início de marcha.....	45
Artigo 18.º - Posição a ocupar na via.....	46
Artigo 19.º - Placas, refúgios, marcas e dispositivos semelhantes	49
Artigo 20.º - Bermas e passeios	50
Artigo 21.º - Distância de segurança entre veículos	52
Artigo 22.º - Visibilidade insuficiente.....	55

SECÇÃO II**Sinais dos condutores**

Artigo 23.º - Sinalização de manobra	56
Artigo 24.º - Sinais sonoros	57
Artigo 25.º - Sinais luminosos	59

SECÇÃO III**Iluminação**

Artigo 26.º - Dispositivos	61
Artigo 27.º - Utilização dos mínimos	61
Artigo 28.º - Utilização dos médios	62
Artigo 29.º - Utilização dos máximos	63

SECÇÃO IV**Velocidade**

Artigo 30.º - Princípios gerais	64
Artigo 31.º - Limites gerais de velocidade	68
Artigo 32.º - Velocidade moderada	71
Artigo 33.º - Marcha lenta	73

SECÇÃO V**Cedência de passagem**

Artigo 34.º - Princípio geral	73
-------------------------------------	----

Artigo 35.º - Regras	76
Artigo 36.º - Cruzamento de veículos.....	77
Artigo 37.º - Procedimento dos condutores em relação aos peões	79

SECÇÃO VI

Ultrapassagem

Artigo 38.º - Regra geral.....	80
Artigo 39.º - Excepção.....	82
Artigo 40.º - Manobra de ultrapassagem	83
Artigo 41.º - Obrigação de facultar a ultrapassagem	85
Artigo 42.º - Proibição de ultrapassagem	86

SECÇÃO VII

Mudança de direcção, inversão do sentido de marcha e marcha atrás

Artigo 43.º - Mudança de direcção	88
Artigo 44.º - Inversão do sentido de marcha	90
Artigo 45.º - Marcha atrás.....	91

SECÇÃO VIII

Paragem e estacionamento

Artigo 46.º - Regras gerais.....	93
----------------------------------	----

Artigo 47.º - Proibição de paragem.....	95
Artigo 48.º - Proibição de estacionamento	97

SECÇÃO IX

Transporte de pessoas e de carga

Artigo 49.º - Regras gerais.....	100
Artigo 50.º - Transporte de pessoas	101
Artigo 51.º - Cinto de segurança.....	103
Artigo 52.º - Carga e descarga	105
Artigo 53.º - Transporte de matérias perigosas.....	108
Artigo 54.º - Transporte de matérias especiais.....	110

SECÇÃO X

Serviço de urgência e transporte colectivo de passageiros

Artigo 55.º - Veículos prioritários	111
Artigo 56.º - Comportamento perante veículos prioritários.....	113
Artigo 57.º - Utilização abusiva de sinais de marcha urgente	115
Artigo 58.º - Transporte colectivo de passageiros	115

SECÇÃO XI

Comportamento em caso de avaria ou acidente

Artigo 59.º - Imobilização.....	116
Artigo 60.º - Avaria nas luzes	119

SECÇÃO XII

Trânsito em certas vias ou troços

Artigo 61.º - Cruzamentos e entroncamentos	119
Artigo 62.º - Vias reservadas e corredores de circulação.....	120
Artigo 63.º - Pistas especiais.....	121

SECÇÃO XIII

Regras especiais para motociclos, ciclomotores e velocípedes

Artigo 64.º - Regras de condução	122
Artigo 65.º - Uso de capacete	123
Artigo 66.º - Transporte de passageiros	124
Artigo 67.º - Transporte de carga.....	125

SECÇÃO XIV

Trânsito de peões

Artigo 68.º - Regras gerais.....	126
Artigo 69.º - Posição a ocupar na via.....	128
Artigo 70.º - Atravessamento da faixa de rodagem	129
Artigo 71.º - Equiparação	130

SECÇÃO XV

Defesa do ambiente

Artigo 72.º - Poluição do solo e do ar.....	130
Artigo 73.º - Poluição sonora.....	133

CAPÍTULO IV**Veículos****SECÇÃO I****Características e inspeções**

Artigo 74.º - Características dos veículos	137
Artigo 75.º - Inspeções	138

SECÇÃO II**Matrícula**

Artigo 76.º - Obrigatoriedade de matrícula.....	139
Artigo 77.º - Identificação do veículo	140
Artigo 78.º - Cancelamento de matrícula.....	143

CAPÍTULO V**Habilitação para conduzir**

Artigo 79.º - Carta de condução.....	147
Artigo 80.º - Outros documentos que habilitam a conduzir.....	148
Artigo 81.º - Requisitos para a obtenção da carta de condução.....	151
Artigo 82.º - Exibição de documentos	152

CAPÍTULO VI
Responsabilidade

SECÇÃO I
Regras gerais

Artigo 83.º - Regime aplicável	157
Artigo 84.º - Concurso de infracções.....	167
Artigo 85.º - Responsabilidade pelas infracções.....	168

SECÇÃO II
Garantia da responsabilidade civil

Artigo 86.º - Obrigação de seguro	170
Artigo 87.º - Seguro de provas desportivas	170

SECÇÃO III
Crimes em especial

Artigo 88.º - Abandono de sinistrados	171
Artigo 89.º - Fuga à responsabilidade	172
Artigo 90.º - Condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas	176
Artigo 91.º - Organização ou participação em provas desportivas de veículos não autorizadas	179
Artigo 92.º - Condução durante o período de inibição de condução.....	180
Artigo 93.º - Punição pela prática de crimes por negligência	182
Artigo 94.º - Inibição de condução pela prática de crimes.....	184

SECÇÃO IV**Contravenções em especial**

Artigo 95.º - Condução por não habilitado	186
Artigo 96.º - Condução sob influência de álcool	186
Artigo 97.º - Organização de actividades não autorizadas.....	188
Artigo 98.º - Excesso de velocidade	189
Artigo 99.º - Desrespeito pela obrigação de paragem.....	193
Artigo 100.º - Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido ..	194
Artigo 101.º - Inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás.....	195
Artigo 102.º - Não cedência de passagem a determinados veículos.....	197
Artigo 103.º - Não cedência de passagem a peões.....	198
Artigo 104.º - Ultrapassagem nas passagens para peões	199
Artigo 105.º - Reincidência.....	199
Artigo 106.º - Prisão em alternativa.....	199
Artigo 107.º - Novos exames	200
Artigo 108.º - Cassação da carta de condução	201
Artigo 109.º - Suspensão da execução da sanção	203

SECÇÃO V**Infracções administrativas**

Artigo 110.º - Qualificação	205
Artigo 111.º - Sanções.....	206

CAPITULO VII
Disposições processuais

SECÇÃO I
Regras gerais

Artigo 112.º - Regime aplicável.....	209
Artigo 113.º - Notificação	211

SECÇÃO II
Fiscalização

Artigo 114.º - Aparelhos de fiscalização	213
Artigo 115.º - Exame de pesquisa de álcool	214
Artigo 116.º - Impedimento de conduzir	215
Artigo 117.º - Contraprova.....	215
Artigo 118.º - Fiscalização da condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.....	216
Artigo 119.º - Outras disposições relativas à fiscalização	217
Artigo 120.º - Autos relativos a acidentes de viação	217

SECÇÃO III
Apreensões

Artigo 121.º - Apreensão de carta de condução.....	219
Artigo 122.º - Apreensão de documento de identificação do veículo	220
Artigo 123.º - Apreensão de veículos	222

SECÇÃO IV**Bloqueamento, remoção e abandono de veículos**

Artigo 124.º - Estacionamento por tempo excessivo	225
Artigo 125.º - Bloqueamento e remoção.....	226
Artigo 126.º - Abandono	227
Artigo 127.º - Reclamação de veículos.....	228
Artigo 128.º - Hipoteca.....	229
Artigo 129.º - Penhora	230

SECÇÃO V**Tramitação especial das contravenções**

Artigo 130.º - Notificação ao infractor	231
Artigo 131.º - Pagamento voluntário	232
Artigo 132.º - Identificação do autor da contravenção	232
Artigo 133.º - Remessa a tribunal.....	233
Artigo 134.º - Destino das multas	234

SECÇÃO VI**Tramitação especial das infracções administrativas**

Artigo 135.º - Instrução e acusação	235
Artigo 136.º - Identificação dos infractores	236
Artigo 137.º - Pagamento voluntário	237
Artigo 138.º - Decisão.....	238
Artigo 139.º - Pagamento após decisão sancionatória.....	240
Artigo 140.º - Não pagamento de multas.....	241

Artigo 141.º - Competência sancionatória.....	251
Artigo 142.º - Destino das multas.....	251

SECÇÃO VII
Outras disposições

Artigo 143.º - Execução de sentença.....	252
Artigo 144.º - Registo das infracções.....	253

CAPITULO VIII
Disposições finais e transitórias

Artigo 145.º - Conversão de contravenções em infracções administrativas.....	257
Artigo 146.º - Alteração à Lei n.º 7/2002.....	258
Artigo 147.º - Regime subsidiário.....	259
Artigo 148.º - Casos pendentes.....	259
Artigo 149.º - Diplomas complementares.....	260
Artigo 150.º - Sucessão de entidades competentes.....	260
Artigo 151.º - Remissões para o Código da Estrada.....	264
Artigo 152.º - Revogações.....	264
Artigo 153.º - Entrada em vigor.....	264

Abreviaturas	266
---------------------------	-----

Bibliografia	268
---------------------------	-----

Índice Analítico	272
-------------------------------	-----

Legislação	310
-------------------------	-----

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU

Lei n.º 3/2007

Lei do Trânsito Rodoviário

A Assembleia Legislativa decreta, nos termos da alínea 1) do artigo 71.º da Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau, para valer como lei, o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

SECÇÃO I

Objecto e definições

Artigo 1.º

Objecto

A presente lei estabelece os princípios e as regras gerais relativos ao trânsito rodoviário na Região Administrativa Especial de Macau (RAEM).

Anotações

1. A redacção e o conteúdo deste artigo são originais, porquanto se optou por alterar a designação anterior de Código da Estrada para Lei do Trânsito Rodoviário.

2. A legislação rodoviária deve obedecer aos princípios de maximizar a segurança e de facilitar a eficiência do trânsito, deixando para outras áreas do direito questões diversas. O facto de se ter alterado a designação não afasta, a nosso ver, a natureza de “*Código da Estrada*” deste diploma, no sentido em que o mesmo consagra princípios já consolidados no âmbito do direito rodoviário, remetendo para legislação complementar, já existente nuns casos, a elaborar noutros, as questões de natureza mais técnica, como tal susceptíveis de carecerem de frequentes alterações.

3. Deve-se considerar trânsito toda a utilização das vias públicas ou equiparadas por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzidos ou não, para fins de circulação, de paragem, de estacionamento e de operações de carga e de descarga.

4. De acordo com a própria Nota Justificativa a elaboração desta lei obedeceu a quatro objectivos principais:

- 1) *Garantir a segurança do trânsito rodoviário e elevar a consciência pública sobre o cumprimento das regras de trânsito rodoviário;*
- 2) *Punir severamente os actos que põem em perigo a segurança do trânsito e reforçar o controlo;*
- 3) *Elevar a eficiência na execução das leis rodoviárias;*
- 4) *Facilitar a vida aos residentes e corresponder à necessidade do desenvolvimento social.*

Artigo 2.º

Definições relativas às vias

Para os efeitos do disposto na presente lei e diplomas complementares, entende-se por:

- 1) **Via pública: via de comunicação terrestre aberta ao trânsito público, independentemente da mesma pertencer ao domínio público ou ao domínio privado da RAEM;**

- 2) **Via equiparada a via pública:** via particular de comunicação terrestre aberta ao trânsito público;
- 3) **Via rápida:** via pública na qual a velocidade máxima permitida excede os limites máximos genéricos previstos;
- 4) **Auto-estrada:** via pública destinada a trânsito rápido, com separação física das faixas de rodagem, sem cruzamentos de nível nem acesso a propriedades marginais, com acessos condicionados e sinalizada como tal;
- 5) **Berma:** superfície da via pública não especialmente destinada ao trânsito de veículos e que ladeia a faixa de rodagem;
- 6) **Caminho:** via especialmente destinada ao trânsito local em zonas não urbanizadas;
- 7) **Corredor de circulação:** via de trânsito reservada a veículos de certa espécie ou afectos a determinados transportes;
- 8) **Faixa de rodagem:** parte da via pública especialmente destinada ao trânsito de veículos;
- 9) **Eixo da faixa de rodagem:** linha longitudinal, demarcada ou não, que divide uma faixa de rodagem em duas partes, cada uma afecta a um sentido de trânsito;
- 10) **Entroncamento:** zona de junção ou bifurcação de vias públicas;
- 11) **Intersecção:** zona da faixa de rodagem comum a duas ou mais vias públicas que se juntam ou cruzam ao mesmo nível;
- 12) **Cruzamento:** zona de intersecção de vias públicas ao mesmo nível;
- 13) **Rotunda:** praça formada por cruzamento ou entroncamento, onde o trânsito se processa em sentido giratório e sinalizada como tal;

- 14) **Via de trânsito:** zona longitudinal da faixa de rodagem destinada à circulação de uma única fila de veículos;
- 15) **Via de abrandamento:** via de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinada a permitir que os veículos que vão sair de uma via pública diminuam a velocidade já fora da corrente de trânsito principal;
- 16) **Via de aceleração:** via de trânsito resultante do alargamento da faixa de rodagem e destinada a permitir que os veículos que entram numa via pública adquiram a velocidade conveniente para se incorporarem na corrente de trânsito principal;
- 17) **Pista especial:** via pública especialmente destinada, total ou parcialmente, de acordo com a sinalização, ao trânsito de peões ou a veículos de certa espécie;
- 18) **Passagem para peões:** faixa destinada ao atravessamento das faixas de rodagem pelos peões, devidamente sinalizada, delimitada por bandas paralelas de cor branca;
- 19) **Passeio:** superfície da via pública, em geral sobrelevada, especialmente destinada ao trânsito de peões e que ladeia a faixa de rodagem;
- 20) **Zona para peões:** zona exclusivamente destinada à circulação de peões, sendo proibido o trânsito de veículos com excepção dos veículos prioritários ou de outros devidamente autorizados;
- 21) **Localidade:** zona com edificações, cujos limites são assinalados com os sinais regulamentares;
- 22) **Parque de estacionamento:** local exclusivamente destinado ao estacionamento de veículos;
- 23) **Zona de estacionamento:** local da via pública especialmente destinado, por construção ou sinalização, ao estacionamento de veículos;

- 24) Zona residencial: área especialmente planeada com finalidade de habitação, sujeita a regras de trânsito próprias e cujas entradas e saídas são devidamente sinalizadas.**

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 1.º do anterior Código da Estrada de Macau (CE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril e teve, também, como fonte o artigo 1.º do Código da Estrada de Portugal (CEP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 2/98, de 3 de Janeiro e 265-A/2001, de 28 de Setembro e pela Lei n.º 20/2002, de 21 de Agosto, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro e, ainda, alterado pelo Decreto-Lei n.º 113/2008, de 1 de Julho.

2. Está relacionada com este artigo, no que se refere à definição de vias públicas e de vias equiparadas a vias públicas, a Lei n.º 6/80/M, de 5 de Julho (Lei de Terras), alterada pelas Leis n.ºs 5/81/M, de 27 de Junho, 2/82/M, de 6 de Fevereiro, 8/83/M, de 13 de Agosto, 8/91/M, de 29 de Julho, 13/91/M, de 18 de Novembro e 2/94/M, de 4 de Julho e pelo Decreto-Lei n.º 78/84/M, de 21 de Julho (ver Lei n.º 1/1999, anexo III).

3. Actualmente não existem formalmente auto-estradas na RAEM, embora existam determinadas vias que se configuram como tal e que, no futuro, podem vir a ser sinalizadas como tal.

4. Dado o desenvolvimento urbanístico da RAEM os caminhos, tal como são definidos, tendem a desaparecer da RAEM. Contudo eles podem ainda subsistir residualmente na Ilha de Coloane. Para além disso parece-nos que o facto de as licenças de condução emitidas em Macau serem reconhecidas no exterior -onde esta realidade existe - aconselha a manutenção desta definição. *Mutatis mutandis* no que se refere à definição de localidade, porquanto esta lei não diferencia, designadamente em termos de velocidade, de utilização de sinais luminosos e de estacionamento, as situações de dentro e fora das localidades.

5. Dado que em língua chinesa não existe alfabeto, foi suprimida a ordem alfabética e, por outro lado, as definições foram divididas em dois artigos: um relativo às vias e outro referente aos veículos.

6. A lei optou por incluir, para além da definição de via pública (aquela que se situa em terrenos dos domínios público ou privado da RAEM) a definição de «*Via equiparada a via pública*» como sendo a via de comunicação terrestre a qual ainda que situada dentro de área de propriedade privada se encontra, no entanto, aberta ao trânsito público. A este propósito cumpre dizer que a Lei de Terras, aprovada pela Lei n.º 6/80/M, de 5 de Julho, logo no seu artigo 1.º estabelece que os terrenos de Macau podem distinguir-se em terrenos do domínio público do Território, terrenos do seu domínio privado e terrenos de propriedade privada, considerando-se sujeitos ao regime de propriedade privada os terrenos sobre os quais tenha sido constituído definitivamente um direito de propriedade por pessoa ou entidade que não seja pessoa colectiva de direito público (n.º 1 do artigo 5.º). Refira-se ainda que, nos termos do disposto no artigo 11.º, podem ser constituídas reservas que abranjam não apenas terrenos do domínio privado da RAEM, como ainda terrenos do domínio público, designadamente podem ser constituídas reservas especiais para a construção de estradas (alínea g) do artigo 14.º).

7. Na definição de caminhos substituiu-se o termos «zonas rurais» por zonas não urbanizadas, por se considerar não existirem já zonas rurais no território da RAEM.

Jurisprudência

“Está consagrado no art.º 7.º da Lei Básica o princípio de que a propriedade e a gestão dos solos e recursos naturais, no âmbito da RAEM cabem, respectivamente, ao Estado e ao Governo da Região, e admite, ao mesmo tempo, os direitos de propriedade privada de terrenos reconhecidos legalmente antes do estabelecimento da Região.

Não é possível constituir nova propriedade privada de terrenos depois da criação da Região.

Se a acção de reconhecimento do direito de propriedade sobre terrenos fosse proposta por interessados apenas depois do estabelecimento da Região, os seus pedidos estariam manifestamente em desconformidade com o art.º 7.º da Lei Básica, por força do qual todos os terrenos não reconhecidos como de propriedade privada até ao estabelecimento da Região passam, a partir deste, a integrar na propriedade do Estado.

Mesmo que a acção tenha sido instaurada antes do estabelecimento da Região, os referidos pedidos também não podem proceder se não houver sentença transitada até ao momento do estabelecimento da Região, pois os pedidos de interessados violam a disposição do art.º 7.º da Lei Básica.

Os tribunais não podem proferir sentença de reconhecimento do direito de propriedade privada sobre os terrenos, em desobediência ao disposto no art.º 7.º da Lei Básica, após o estabelecimento da região, ou seja, a partir da entrada em vigor da Lei Básica.”, Acórdão do TUI, de 5 de Julho de 2006, Processo n.º 32/2005.

Artigo 3.º

Definições relativas aos veículos

Para os efeitos do disposto na presente lei e diplomas complementares, entende-se por:

- 1) Automóvel: veículo com motor de propulsão dotado de, pelo menos, três rodas, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 km/h e que se destina, pela sua função, a transitar na via pública, não utilizando carris;**
- 2) Automóvel ligeiro: veículo com peso bruto mínimo, por construção, de 350 kg e máximo de 3 500 kg e com lotação não superior a nove lugares, incluindo o condutor, podendo ser classificado de mercadorias, passageiros ou misto, consoante se destine ao transporte de carga, pessoas ou ambas;**

- 3) **Automóvel pesado:** veículo com peso bruto, por construção, superior a 3500 kg ou com lotação superior a nove lugares, incluindo o condutor, podendo ser classificado de mercadorias, passageiros ou mistos consoante se destine ao transporte de carga, pessoas ou ambas;
- 4) **Ciclomotor:** veículo dotado de duas ou três rodas, equipado com motor térmico de propulsão de cilindrada não superior a 50cm³ ou com motor eléctrico cuja potência não exceda 4 kW, e com uma velocidade, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h;
- 5) **Motociclo:** veículo dotado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral, com velocidade máxima, em patamar e por construção, superior a 45 km/h e equipado com motor de propulsão de cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna ou de potência superior a 4 kW no caso de motor eléctrico;
- 6) **Quadriciclo ligeiro:** veículo dotado de quatro rodas, com velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, cujo peso sem carga não exceda 350 kg, excluída a massa das baterias no veículo eléctrico, e com motor de cilindrada não superior a 50 cm³, no caso de motor de ignição comandada, ou cuja potência máxima não seja superior a 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motor eléctrico;
- 7) **Quadriciclo pesado:** veículo dotado de quatro rodas, com motor de potência não superior a 15 kW e cujo peso sem carga, excluída a massa das baterias no caso de veículos eléctricos, não exceda 400 kg ou 550 kg, consoante se destine, respectivamente, ao transporte de passageiros ou de mercadorias;
- 8) **Máquina industrial:** veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado à execução de obras ou trabalhos industriais e que só eventualmente transita na via pública,

sendo pesado ou ligeiro consoante o seu peso bruto exceda ou não os 3500 kg;

- 9) **Reboque:** veículo destinado a transitar atrelado a um veículo a motor;
- 10) **Semi-reboque:** veículo destinado a transitar atrelado a um veículo a motor, assentando a parte da frente e distribuindo o peso sobre este;
- 11) **Tractor:** veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, construído para desenvolver essencialmente esforços de tração, sem comportar carga útil, podendo ser pesado ou ligeiro, consoante o seu peso bruto seja superior ou não a 3500 kg, respectivamente;
- 12) **Veículo articulado:** veículo constituído por dois troços rígidos ligados entre si por uma secção articulada;
- 13) **Veículo prioritário:** veículo que transita em missão de polícia, em missão urgente de socorro ou de serviço urgente de interesse público, assinalando adequadamente a sua marcha;
- 14) **Velocípede:** veículo com duas ou três rodas obrigatoriamente accionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos;
- 15) **Velocípede a motor:** velocípede equipado com motor auxiliar eléctrico com potência máxima contínua de 0,25kW, cuja alimentação é reduzida progressivamente com o aumento da velocidade e interrompida se atingir a velocidade de 25 km/h, ou antes, se o ciclista deixar de pedalar.

Anotações

1. Ver anotações ao artigo anterior, dado que nesta Lei se procedeu à separação em dois artigos distintos, das definições relativas às vias e das definições relativas aos veículos.

2. Este artigo corresponde ao artigo 1.º do CE e teve também como fonte o artigo 1.º do CEP e o n.º 1 do artigo 4.º da CTR.

3. A definição de automóvel foi alterada para: veículos com motor de propulsão dotados de, pelo menos, 3 rodas, por existirem ainda comercializados, designadamente no Interior da China, veículos automóveis apenas com 3 rodas.

4. De acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 4.º da Convenção, os Estados Partes ligados pelo Anexo 1 estão obrigados a excluir da definição de veículos automóveis os velocípedes com motor auxiliar, ou seja com motor térmico de até 50 cm³ de cilindrada máxima, desde que mantenham, quanto à estrutura, todas as características normais dos velocípedes. Apesar disso, por uma questão de alegada segurança rodoviária, a Lei relegou para legislação complementar a permissão de circulação de velocípedes a motor, sendo, até lá, proibida essa circulação (n.º 2 do artigo 12.º). Isto apesar de este tipo de veículos ser aconselhável em termos de defesa do ambiente.

5. Conforme definido no n.º 1 do artigo 4.º da Convenção, «peso bruto» designa o peso de um veículo e a sua carga, estando o veículo estacionado e em ordem de marcha, incluindo o peso do condutor e o de quaisquer outras pessoas transportadas ao mesmo tempo.

6. Na alínea 13), conforme consta do Parecer n.º 1/III/2007, da 3.ª Comissão Permanente da Assembleia Legislativa, «*considerou-se que o conceito deveria ser alargado no sentido de integrar “os veículos que transitam em serviço urgente de interesse público”*. A razão de ser da inserção destes veículos no conceito de «veículo prioritário» prende-se com o facto de na lei serem atribuídas a estes veículos algumas prerrogativas em matéria de regras de circulação que não eram coincidentes com as de «veículo prioritário», nem seguiam as permitidas e exigidas no trânsito automóvel normal».

Artigo 4.º**Âmbito de aplicação**

1. O disposto na presente lei é aplicável ao trânsito nas vias públicas da RAEM.

2. Em tudo o que não estiver regulado por legislação especial, por contrato administrativo ou por acordo celebrado entre a entidade competente e os respectivos proprietários, o disposto na presente lei é também aplicável ao trânsito nas vias equiparadas a vias públicas.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 11.º do CE e teve também por fonte o artigo 2.º do CEP e o artigo 51.º do CTB.¹⁵

2. Para além do disposto na presente lei são ainda aplicáveis, por força dos vários artigos que remetem para legislação complementar e do n.º 2 do artigo 149.º que expressamente mantém em vigor as disposições destes que não contrariem esta lei, os diplomas complementares hoje em vigor, os quais constam de lista anexa, no final deste livro.

3. O termo «trânsito» do n.º 1 deste preceito é empregue no seu sentido amplo, abrangendo tanto as formas dinâmicas (marcha, circulação, etc) como as estáticas (estacionamento, paragem, etc).

4. Do n.º 2 deste artigo resulta que o que caracteriza a via pública (para efeitos de aplicação da legislação rodoviária) é a liberdade de trânsito. Ou seja o facto de aí poderem transitar livremente peões e veículos, não revestindo essa característica quando esse trânsito se não pode fazer livremente.

¹⁵ “Artigo 51.º: Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autónomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida a expensas do condomínio, após aprovação dos projectos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via”.

5. Vaz Serra, *Revista de Legislação e Jurisprudência* (RLJ), Ano 104.º, página 46, defende a ampliação do conceito de vias públicas por modo a abranger todos os locais que proporcionem a possibilidade de alguém vir a ser lesado por um veículo.

6. Esta lei é aplicável, pois, ao trânsito nas vias públicas da RAEM (n.º 1), bem como, “*em tudo o que não estiver regulado por legislação especial, por contrato administrativo¹⁶ ou por acordo celebrado entre a entidade competente e os respectivos proprietários*”, às vias equiparadas a vias públicas.

7. Importa pois, definir o que se entende por *vias públicas* e *vias equiparadas a vias públicas*. Sendo que por **via pública** se entende toda a “*via de comunicação terrestre aberta ao trânsito público, independentemente da mesma pertencer ao domínio público ou ao domínio privado da RAEM*” e por **via equiparada a via pública** qualquer “*via particular de comunicação terrestre aberta ao trânsito público*”. Logo, o critério predominante para determinar a aplicação das leis reguladoras do trânsito rodoviário é o de que os espaços físicos estejam abertos ao trânsito público. Ou seja, “*o que caracteriza a via pública é a liberdade de trânsito e, conseqüentemente, as vias serão caminhos públicos se por elas transitarem livremente peões, veículos automóveis ou outros veículos mas já não revestem essa característica de caminhos públicos se esse trânsito se não puder fazer livremente*”.¹⁷

Jurisprudência

I. «*Pelo facto duma via, em arranjos, ter sido fechada ao trânsito automóvel continuando afecta a peões, não deixa de ser considerada via pública, sendo exigível aos condutores de máquinas industriais estarem*

¹⁶ Os contratos administrativos têm a sua disciplina geral regulada no Capítulo IV, artigos 165.º a 176.º do Código do Procedimento Administrativo.

¹⁷ Cfr. Tolda Pinto, António Augusto, *Código da Estrada*, Anotado, 2.ª edição, Coimbra Editora, 2005, página 14.

habilitados com carta para aí conduzirem». Ac. da Relação de Coimbra de 27-11-1985, *Colectânea de Jurisprudência*, 1985, tomo 5, página 58.

II. «*Um parque de estacionamento, ainda que situado em local privado, mas acessível a qualquer pessoa, deve ser considerado como via pública, designadamente para efeitos de cometimento do crime previsto e punido no artigo 292.º do Código Penal -condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.* Ac. da Relação de Évora de 23-03-1999, *CJ*, ano XXIV, tomo 2, pagina 277.

III. «*Para a qualificação de um caminho como público basta o facto de certa faixa de terreno estar afectada ao trânsito de pessoas sem discriminação*». (Acórdão da Relação do Porto de 16-05-2002, doc. n.º RP200205160230661, <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf>.)

IV. «*A circunstância de uma estrada municipal se encontrar em reparação, mas aberta ao trânsito, não exime os seus utentes do cumprimento das normas que disciplinam o trânsito nas vias públicas, antes se impondo que mais rigorosa e atentamente se observem tais normas.* (Ac. da Relação de Évora de 05-06-1974, *BMJ* n.º 238, pág. 291).

Artigo 5.º

Competência

São competentes em matéria de trânsito rodoviário, de acordo com as atribuições previstas nas respectivas leis orgânicas ou em diplomas complementares, as seguintes entidades:

- 1) Conselho Superior de Viação (CSV);**
- 2) Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes (DSSOPT);**
- 3) Corpo de Polícia de Segurança Pública (CPSP);**

4) Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais (IACM);**5) Serviços de Alfândega.****Anotações**

1. Este artigo corresponde ao artigo 5.º do CE.

2. Nos termos do artigo 150.º «as atribuições e competências das entidades previstas na presente lei, bem como as respectivas receitas podem ser transferidas, por diploma complementar, para outra entidade existente ou a criar.»

3. Sobre esta questão da repartição de competências e atribuições, ver ainda os artigos 115.º a 119.º do Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril, na redacção que lhe foi dada pelos REGA n.º 15/2007 e 13/2008 (CSV, artigos 115.º e 116.º, DSSOPT, artigo 117.º, IACM, artigo 118.º e CPSP, artigo 119.º).

4. Os diplomas legais que definiam, à altura da aprovação desta lei, as estruturas orgânicas e as atribuições dos serviços referidos neste artigo eram os seguintes:

- CSV, artigos 115.º e 116.º do RTR;
- DSSOPT, Decreto-Lei n.º 29/97/M, de 7 de Julho;
- CPSP, Regulamento Administrativo n.º 22/2001;
- IACM, Lei n.º 17/2001 e Regulamento Administrativo n.º 32/2001.

5. Entretanto foi publicado o Regulamento Administrativo n.º 3/2008, que criou e estabeleceu a organização e funcionamento da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT) à qual foram atribuídas atribuições que antes pertenciam a estas entidades, passando a ser esta a entidade responsável pelo «estudo, planeamento, promoção e execução das políticas de transportes terrestres, ordenamento viário, gestão de veículos

e instalação, manutenção e optimização das infra-estruturas rodoviárias e pedonais.»

6. O Regulamento Administrativo n.º 13/2008 veio dar nova redacção ao artigo 115.º do RTR e definir a nova composição do CSV.

7. Os Serviços de Alfândega nos termos do artigo 12.º, n.º 2, da Lei do Comércio Externo (Lei n.º 7/2003) procedem à fiscalização das operações de comércio externo (obviamente incluindo a importação de veículos a motor) efectuadas através das fronteiras aduaneiras da RAEM e, nos termos do Regulamento Administrativo n.º 3/2006, procedem ao controle e fiscalização da entrada e saída de veículos nas fronteiras terrestres da RAEM.

8. Entende-se por competências o conjunto de poderes funcionais conferidos por lei a determinado órgão administrativo com vista à realização das atribuições da pessoa colectiva em que esse mesmo órgão administrativo se integra.

9. Por força do disposto no artigo 30.º do REGA n.º 3/2008, consideram-se como feitas à DSAT as referências feitas à DSSOPT, Leal Senado de Macau, Câmara Municipal de Macau Provisória e IACM.

SECÇÃO II

Princípios gerais

Artigo 6.º

Liberdade de trânsito

1. **É livre a circulação nas vias públicas da RAEM, com as restrições constantes da presente lei e diplomas complementares.**

2. **Os utentes da via pública devem abster-se de quaisquer actos que possam impedir ou embaraçar o trânsito ou comprometer a segurança ou comodidade dos outros utentes.**

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 2.º e 72.º, n.ºs 1 e 2 do CE e teve também como fonte o artigo 7.º da CTR, o artigo 22.º da LSRRPC e os artigos 1.º e 26.º do CTB.

2. Artigos correlacionados: os artigos 7.º e 10.º a 14.º desta lei, na medida em que estabelecem restrições a essa mesma liberdade de circulação.

3. Diplomas relacionados: Convenção sobre o Trânsito Rodoviário, o REGA n.º 21/2005- Regulamento da Ponte de Sai Van e o Código Penal de Macau, artigos 279.º (Condução perigosa de veículo rodoviário) e 280.º (Lançamento de projectil contra veículo), são alguns dos diplomas relacionados com este artigo.

4. Este artigo estabelece, como regra geral, a liberdade de trânsito na via pública. Sendo que o trânsito em condições seguras é um direito de todos, cabendo às entidades públicas competentes adoptar as medidas destinadas a assegurar esse direito. Contudo esta regra não é, nem poderia ser, uma regra absoluta, sofrendo as restrições impostas nesta própria lei ou na demais legislação complementar e que se traduzem em situações de suspensão ou de condicionamento de trânsito ou em proibição temporária de circulação.

5. O princípio da liberdade de trânsito é uma concretização do direito de deslocação consagrado no artigo 33.º da Lei Básica da RAEM, que tem de ser compatibilizado com o dever de diligência, o qual consiste na proibição da prática de actos ou em omissões que possam impedir ou dificultar a circulação e (ou) comprometer a segurança dos utentes das vias públicas, por um lado e, por outro, com a necessidade de autorização prévia para a circulação de determinados tipos de veículos, a circulação em determinadas circunstâncias ou a realização de determinados eventos como, por exemplo, manifestações desportivas.

6. As condições, os requisitos e as regras de utilização das vias públicas não constituem restrições à *liberdade de deslocação* consagrada

na Lei Básica, antes e tão só limites ao seu conteúdo e exercício «*não podendo porém o condicionamento da liberdade de circulação ser de tal modo gravoso que atinja a própria liberdade de deslocação*», conforme ensinam Gomes Canotilho e Vital Moreira.

7. O artigo 7.º da CTR estabelece que «*todos os condutores, peões e demais usuários da estrada deverão comportar-se de maneira que não constitua perigo ou obstáculo para o trânsito e evitar qualquer procedimento que possa causar dano às pessoas ou às propriedades públicas ou privadas*». Assim, também este artigo deve ser entendido como fazendo recair o *dever de diligência* sobre todos os utentes das vias públicas e das vias equiparadas a vias públicas, em sentido lato, o qual abrange os condutores, os peões, os passageiros, os donos de obras e os responsáveis pela execução das mesmas, os organizadores de manifestações desportivas e todos aqueles que, de qualquer forma, possam afectar a segurança ou a comodidade dos utentes da via (ver, por exemplo, a proibição constante do n.º 3 do artigo 8.º).

8. O artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005 proíbe, nos tabuleiros superior e inferior e nos viadutos de acesso, o ensino de condução e a circulação de animais, de veículos sem motor, de veículos de rasto contínuo, com rodado ou espalho metálico, de tractores com rodas e de máquinas industriais. E o seu n.º 2 restringe a circulação no tabuleiro inferior apenas a veículos ligeiros de passageiros.

9. Também o artigo 3.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, proíbe aí o ensino de condução, a circulação de animais, de veículos de rasto contínuo, com rodado ou espalho metálico e de tractores com rodas.

10. «*Para transformar essa máquina de matar, que é o ser humano dirigindo, em apenas um ser humano novamente é preciso consciencializá-lo que ele é o condutor de si mesmo, e que necessita de um mínimo ético para sobreviver no trânsito*», Jesse Rodrigues, <http://www.debates culturais.com.br/?p=4651>.

Jurisprudência.

I. «Aos condutores de veículos automóveis é de exigir que cumpram estritamente as disposições legais reguladoras do trânsito, mas não se lhes pode exigir que devam prever a negligência, a falta de atenção ou de cuidado de outros condutores, ou que devam prever que os outros condutores infrinjam essas disposições que regulam e disciplinam o trânsito». Acórdão do STJ, de 28-5-1980, *BMJ* n.º 297, pág. 142.

II. «Aos condutores de veículos automóveis é de exigir que cumpram estritamente as disposições legais reguladoras do trânsito, mas não se lhes pode exigir que deva prever que os outros condutores infrinjam essas disposições legais sobre trânsito. Ac. do STJ de 29-11-1989, *BMJ* n.º 391, p. 606.

III. «Não é exigível mesmo a um condutor prudente que deva prever a incorrecta e anómala conduta da vítima». Ac. do STJ, de 2-7-1996, Proc. n.º 236/96.

IV. «Atenta contra a segurança do transporte rodoviário, sem embargo de não ter ocorrido qualquer acidente, o arguido que conduzia uma viatura automóvel em via de cintura interna e que, após ter ultrapassado o automóvel que o precedia e quando já se encontrava em nó de acesso a uma via rápida, imobilizou a viatura por si conduzida, em plena faixa de rodagem, envolvendo-se em discussão com o condutor daquele, obrigando-o a também se imobilizar». Ac. do STJ, de 22-01-1997, *BMJ* n.º 463. página 242.

Bibliografia

1. António Augusto Tolda Pinto, *Código da Estrada*, Anotado, Legislação Complementar, 2.^a edição, Coimbra Editora, 2005, págs 17 a 21.

2. J.J. Gomes Canotilho/Vital Moreira, *Constituição da República Portuguesa Anotada*, 3.^a Edição, Coimbra Editora, 1993, pág. 251.

Artigo 7.º**Ordens dos agentes de autoridade**

1. Os utentes da via pública devem obedecer às ordens dos agentes de autoridade com competência para regular e fiscalizar o trânsito, desde que devidamente identificados como tal.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

1. Corresponde ao n.º 1 do artigo 5.º, n.ºs 3 e 4 do artigo 70.º e n.ºs 2 e 3 do artigo 75.º, do CE e teve ainda como fonte o artigo 4.º do CEP e o artigo 195.º do CTB. Obedecendo à sistemática adoptada neste diploma, foi acrescentado o n.º 2, com a previsão da sanção.

2. Artigo relacionado: 99.º.

3. A não obediência às ordens das autoridades com atribuições em matéria de trânsito ou dos seus agentes não constitui, em princípio (com excepção, p. ex., do n.º 5 do artigo 115.º - recusa injustificada de sujeição ao exame de pesquisa de álcool no ar expirado), crime de desobediência, sendo classificada como infracção administrativa a não obediência às ordens em geral (n.º 2 deste artigo) e como contravenção a não obediência ao sinal regulamentar de paragem (artigo 99.º n.º 3). Ficam no entanto ressalvados neste artigo os casos em que disposição legal considere essa desobediência como crime ou os casos em que haja desobediência mesmo depois de a autoridade competente ou os seus agentes devidamente identificados ter feito a cominação de que a desobediência à ordem consiste no cometimento de um crime de desobediência, nos termos do disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 312.º do CPM.

4. Ou seja, para que exista responsabilidade criminal pela violação do dever de obediência é necessário que a ordem seja legítima e que a mesma

seja dada por entidade ou autoridade competente para o efeito, ou dos seus agentes desde que estes estejam devidamente identificados. E, para além disso, é necessária a existência de um comando especialmente dirigido a determinado utente da via pública, com carácter pessoal e concreto, não bastando um sinal de paragem destinado aos condutores em geral.

5. *“A propósito importa destacar que para que resulte em infração de desobediência faz-se necessário que antes tenha existido uma interpelação, um chamado, um comando. A desobediência não existe por si só, não é um elemento autónomo de ação, ou seja, para que se caracterize uma desobediência é preciso que haja precedido uma ordem e que a partir desse feito houve a vontade deliberada do agente interpelado em não cumprir o que lhe estava sendo imposto pela autoridade competente.*

A simples e corriqueira descrição do AIT de que «o veículo se evadiu», não faz prova contra ninguém muito menos faz parte dos tipos penais.

Há que se pensar que o veículo pode ter- se evadido por uma série de razões, como por exemplo, ver o agente e se assustar, não ver o agente, não entender suas ordens, enfim, trata-se de questão deveras subjetiva que depende de um relato capaz de demonstrar para a autoridade o que, de fato, ocorreu. Sem esse procedimento não há que se imputar ao usuário da via a infração de desobediência sob pena de grave afronta aos preceitos constitucionais”, Eduardo Bartniak Filho, Parecer do Conselho Estadual de Trânsito de Santa Catarina, Brasil, <http://www.cetran.sc.gov.br/pareceres/parecer067.htm>.

Jurisprudência

I. *«O crime de desobediência do artigo 348.º do Código Penal [artigo 312.º do CPM] tem como requisitos: a) A ordem ou mandado; b) A sua legalidade substancial e formal; c) A competência da autoridade ou funcionário para a sua emissão, d) A regularidade da sua transmissão ao destinatário; e) O conhecimento pelo agente dessa ordem. II. Não é necessário explicitar ao notificar aquele a quem a ordem ou mandado é dirigido que se não cumprir a*

obrigação imposta cometerá “o crime de desobediência”, sendo suficiente a advertência de que a não obediência o sujeita a “procedimento criminal”». Ac. da Relação de Coimbra de 25-02-1999, *CJ*, ano XXIV, tomo 1, página 56.

II. *«No crime de desobediência o dolo não depende do facto de o agente conhecer as normas que determinam a punibilidade da conduta, mas sim de aquele conhecer e querer todas as circunstâncias fácticas que o tipo descreve».* Ac. do TSI, de 26 de Maio de 2005, Processo n.º 36/2005.

Bibliografia:

António Augusto Tolda Pinto, *Código da Estrada*, Anotado, Legislação Complementar, 2.^a edição, Coimbra Editora, 2005, páginas 21 a 24.

Artigo 8.º

Sinalização

1. Nos locais que possam oferecer perigo para o trânsito ou em que este deva estar sujeito a restrições especiais e ainda quando seja necessário dar indicações úteis, devem ser utilizados os respectivos sinais de trânsito, cuja descrição, significado, características e condições de utilização são definidos em diploma complementar.

2. Os sinais de trânsito não podem ser acompanhados de motivos decorativos ou de qualquer espécie de publicidade.

3. Não podem ser colocados na via pública ou nas suas proximidades quadros, anúncios, cartazes, inscrições, quaisquer meios de publicidade ou focos luminosos que possam:

- 1) confundir-se com os sinais de trânsito;**
- 2) prejudicar a visibilidade ou o reconhecimento dos sinais de trânsito;**
- 3) prejudicar a visibilidade nas curvas, cruzamentos ou entroncamentos; ou**

4) provocar o encandeamento do condutor.

4. A instalação de sinais de trânsito nas vias públicas só pode ser efectuada pelas entidades competentes ou mediante a sua autorização.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto nos n.ºs 3 ou 4.

Anotações

1. Corresponde aos artigos 6.º, n.ºs 1 e 4 do artigo 70.º e n.ºs 2 e 3 do artigo 75.º, do CE e ao n.º 2 do artigo 2.º do RTR e teve ainda como fonte o artigo 17.º da CTR, os artigos 25.º, 27.º e 28.º da LSRRPC, os artigos 80.º a 84.º do CTB e o artigo 5.º do CEP.

2. O artigo 17.º da Convenção sobre o Trânsito Rodoviário, que enforma as legislações nacionais de maneira determinante, é do seguinte teor:

“ 1. A fim de assegurar a homogeneidade da sinalização, os símbolos e sinais adoptados em cada Estado Contratante serão os únicos que se colocarão nas estradas desse Estado, na medida do possível. No caso de ser necessário introduzir qualquer novo sinal, este deverá integrar-se no sistema em vigor no dito Estado, tanto por suas características de forma e cor como pela natureza do símbolo eventualmente empregado.

2. O número dos sinais regulamentares será limitado ao mínimo necessário. Só se colocarão sinais nos pontos onde a sua presença for indispensável.

3. Os sinais de perigo devem ser colocados a suficiente distância dos obstáculos, de modo que estejam proveitosamente assinalados aos usuários da estrada.

4. Não se autorizará a aposição, sobre um sinal regulamentar, de qualquer inscrição estranha ao objecto deste e susceptível de diminuir a sua visibilidade ou de alterar o seu carácter.

5. Não se autorizarão nenhuns painéis ou inscrições que possam prestar-se a confusão com os sinais regulamentares ou tornar a sua leitura mais difícil.”.

3. A sinalização de trânsito vigente na RAEM encontra-se prevista no Capítulo I, artigos 1.º a 9.º e respectivos quadros anexos, do RTR, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril, na nova designação que lhe foi dada pelo artigo 4.º do REGA n.º 15/2007.

4. No n.º 4 está consagrado, de forma expressa, aquilo que já derivava do CE, ainda que apenas de forma implícita, ou seja que a colocação de sinais na via pública, só pode ser feita pelas entidades competentes (DSAT), alínea 22) do artigo 3.º e artigo 10.º, alínea 1) – Divisão de Equipamentos de Tráfego - do REGA n.º 3/2008) ou mediante a sua autorização e, neste, caso, com a sua supervisão. Nas vias equiparadas a vias públicas, quando abertas ao trânsito público, a colocação de sinalização deve ser sempre supervisionada pela entidade competente.

Jurisprudência

“1. A sinalização das estradas nacionais é uma actividade regulada pelo direito público administrativo, a exercer pela Junta Autónoma de Estradas. 2. Se a Junta Autónoma de Estradas omite culposamente a adequada sinalização relativa a uma vala aberta no pavimento de uma estrada nacional, incorreu em responsabilidade extracontratual por acto de gestão pública, uma vez verificados os demais requisitos da responsabilidade por perdas e danos, cujo conhecimento cabe aos tribunais administrativos”, Ac. da Relação de Lisboa de 13 de Outubro de 1992, BMJ, n.º 420, p. 641.

Artigo 9.º

Hierarquia entre regras, sinais e ordens

1. As ordens dos agentes reguladores do trânsito prevalecem sobre as prescrições resultantes dos sinais e sobre as regras de trânsito.

2. As prescrições resultantes dos sinais prevalecem sobre as regras de trânsito.

3. A hierarquia entre as prescrições resultantes da sinalização é a seguinte, por ordem decrescente:

- 1) Sinalização colocada temporariamente e que modifique o regime normal de utilização da via;**
- 2) Sinais luminosos;**
- 3) Sinais verticais;**
- 4) Marcas rodoviárias.**

Anotações

1. Este artigo teve como fonte o artigo 7.º do CE e o artigo 7.º do CEP.

2. A prescrição traduz-se numa ordem que tanto pode consistir na proibição de um determinado comportamento como na obrigação de agir de determinada forma, como na concessão de um direito aos outros utentes da via pública, por exemplo o de prioridade de passagem.

3. Neste artigo distinguem-se, quanto à sua natureza, as regras de trânsito (gerais e abstractas), as resultantes da sinalização e as ordens concretas dos agentes reguladores do trânsito, estabelecendo-se uma hierarquia de prevalência entre elas, em caso de conflito, com prevalência, em última análise, das ordens dos agentes.

CAPÍTULO II

RESTRICÇÕES À CIRCULAÇÃO

CAPÍTULO II

Restrições à circulação

Artigo 10.º

Suspensão e condicionamento do trânsito

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

2. A suspensão ou o condicionamento do trânsito podem, ainda, ser ordenados sempre que exista motivo justificado e desde que fiquem devidamente asseguradas as comunicações entre os locais servidos pela via.

3. Salvo casos de emergência grave ou de obras urgentes, a suspensão ou o condicionamento do trânsito devem ser publicitados previamente.

Anotações

1. Corresponde ao artigo 4.º do CE e teve ainda como referência o artigo 9.º do CEP.

2. Diploma relacionado: Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro.

3. A suspensão e o condicionamento do trânsito constituem restrições ao princípio da liberdade de trânsito consagrado no artigo 6.º e, como tal devem ser usadas com parcimónia, com os menores incómodos para os

utentes das vias públicas e, sempre que previsíveis, prévia e devidamente publicitadas.

4. Estas competências estão atribuídas à DSAT, artigo 3.º, alíneas 19) e 20) do REGA n.º 3/2008.

5. O artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro, sujeita a solicitação prévia, junto da DSAT, a utilização em obras dos veículos pesados cujo trânsito esteja condicionado, em determinados percursos e horários, nas ruas de Macau.

6. Sempre que existam obras ou obstáculos ocasionais na via pública, a zona onde estes se situem deve ser antecedida pela colocação de sinais de pré-sinalização, alertando para os perigos e eventuais condicionamentos existentes – n.º 6 do artigo 4.º do RTR.

Artigo 11.º

Autorizações especiais

1. **O trânsito de máquinas industriais, bem como o de veículos que excedam o peso ou dimensões legalmente fixados ou que transportem objectos indivisíveis que excedam os limites da respectiva caixa, dependem de autorização e são feitos de acordo com as condições a fixar no despacho de autorização.**

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

3. **A circulação de veículos de características especiais só é permitida nos termos fixados em diploma complementar.**

4. **Para assegurar a efectivação da responsabilidade civil pelos prejuízos causados pelos veículos referidos nos n.ºs 1 e 3 pode ser exigida caução, seguro ou outra forma de garantia.**

5. **A competência para a autorização referida no n.º 1 é da DSSOPT.**

6. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto nos n.ºs 1 ou 3, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 4.º, aos n.ºs 1 e 4 do artigo 70.º e aos n.ºs 2 e 3 do artigo 75.º, do CE e teve ainda como fonte o artigo 48.º da LSRRPC e os artigos 99.º a 101.º do CTB.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. Nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 13.º do Regulamento da Ponte de Sai Van as autorizações especiais exigidas no presente artigo, quando incluam no seu percurso a travessia da Ponte de Sai Van dependem de parecer favorável da DSAT, a qual deve indicar, para cada caso, as condições em que a travessia se pode efectuar. O mesmo resultando, em relação às outras pontes, do n.º 3 do artigo 15.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso.

4. Na Ponte Nobre de Carvalho é proibida a circulação de veículos com peso superior a 15 toneladas (artigo 7.º do Regulamento).

5. A DSAT é, actualmente, a entidade competente nesta matéria por força do disposto no artigo 3.º, alínea 21) e artigo 11.º, n.º 1, alínea 4) – Departamento de Gestão de Tráfego – do REGA n.º 3/2008.

Artigo 12.º

Proibição de circulação de certos veículos

1. Pode ser proibido ou condicionado, por entidade competente, com carácter temporário ou permanente, em todas ou apenas em certas vias públicas, o trânsito de determinadas espécies de veículos ou de veículos que transportem certas mercadorias.

2. A circulação de velocípedes a motor e quadriciclos ligeiros e pesados na via pública só é permitida nos termos a fixar em diploma complementar.

3. É proibida a circulação, na via pública, de velocípedes com mais de duas rodas em linha e dotados de mais de um par de pedais, salvo em locais onde a sua circulação seja expressamente autorizada pela entidade competente.

4. É proibida a circulação, na via pública, de trotinetas, com ou sem motor, à excepção dos locais onde a sua circulação seja expressamente autorizada pela entidade competente.

5. A proibição referida no número anterior pode ser estendida a outros meios de circulação análogos através de diploma complementar.

6. É punido com multa de 600,00 ou 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2, consoante se trate de velocípede a motor ou de quadriciclo.

7. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.ºs 3 ou 4.

Anotações

1. Este artigo teve por fonte o 16.º da CTR, o artigo 10.º do CEP e o artigo 55.º da LSRRPC.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro, Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. A proibição de circulação na via pública de velocípedes a motor, bem como a de quadriciclos, é nova porquanto não existia no CE. No entanto prevê-se a hipótese de, por diploma complementar, vir a ser permitida a sua circulação, o que se pode revelar adequado – por questões ambientais - no que diz respeito aos velocípedes a motor.

4. A DSAT (entidade que, nos termos da alínea 5) do artigo 3.º do REGA n.º 3/2008, tem como atribuições «proceder a estudos de organização do tráfego e propor as medidas consideradas necessárias para garantir a fluidez e segurança do tráfego automóvel e de peões») pode, por razões de segurança, determinadas por condições especiais de ordem técnica, impedir, ocasionalmente, a circulação de certos veículos que, embora autorizados a circular na generalidade das vias, possuam características que desaconselhem a sua circulação na ponte (n.º 1 do artigo 13.º do Regulamento da Ponte de Sai Van). O impedimento atrás referido pode tornar-se definitivo por despacho do Chefe do Executivo (n.º 2). O desrespeito por estas determinações constitui infracção administrativa, por força do disposto na alínea 10) do n.º 1 do artigo 145.º da presente Lei, punida com a multa fixa de 6.000,00 patacas, estabelecida pelo n.º 4 do artigo 13.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, e conjugado com o disposto na alínea 4) do n.º 2 do artigo 11.º do REGA n.º 15/2007.

5. De acordo com o disposto no artigo 3.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, na Ponte Nobre de Carvalho, na Ponte da Amizade e nos respectivos Viadutos de Acesso não é permitido o ensino de condução nem a circulação de animais, veículos sem motor, veículos de rasto contínuo, com rodado ou espalho metálico e tractores com rodas; sendo as infracções consideradas infracções administrativas por força da conversão operada pela alínea 8) do n.º 1 do artigo 145.º desta Lei e punidas, por força do disposto no n.º 2 deste mesmo artigo, conjugado com o disposto no artigo 8.º do REGA n.º 15/2007, com as seguintes multas:

- 1) 1.500,00 patacas no caso de trânsito de animais e veículos sem motor;
- 2) 3.000,00 patacas no caso de trânsito de veículos de rasto contínuo, com rodado ou espalho metálico ou tractores com rodas e no caso de ensino de condução.

6. Na Ponte Nobre de Carvalho é proibida a circulação de veículos pesados, de carga ou de passageiros, com peso igual ou superior a 15 toneladas, sendo a infracção considerada como administrativa por força da conversão operada pela alínea 8) do n.º 1 do artigo 145.º desta Lei e punida com a multa fixa de 3.000,00 patacas, estabelecida pelo n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, conjugado com o disposto na alínea 3) do artigo 8.º do REGA n.º 15/2007.

7. No que se refere aos velocípedes o artigo 16.º, n.º 2 da CTR, estabelece que «os ciclistas são obrigados a circular nas pistas para velocípedes quando um sinal especial assim o indique ou quando regulamentação nacional a isso os obrigue».

8. O Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro (as alíneas a) a c) do artigo 7.º e o artigo 8.º foram revogados pelo artigo 152.º, alínea 1) desta Lei e o artigo 6.º do REGA n.º 15/2007 deu nova redacção ao corpo do artigo 7.º), estabelece restrições à circulação e ao estacionamento de veículos pesados, de três ou mais eixos, e de contentores em determinadas vias e horários, na cidade de Macau.

9. O n.º 4 proíbe a circulação de trotinetas, com ou sem motor, na via pública, à excepção dos locais onde a sua circulação seja expressamente autorizada pela entidade competente. Por outro lado, o artigo 71.º não as equipara a peões. Assim sendo as mesmas não podem circular nem nas faixas de rodagem nem nos passeios, o que se é verdade que se revela adequado¹⁸ às ruas da cidade de Macau sempre repletas de pessoas, poderá não ser totalmente adequado para determinadas zonas da Taipa e de Coloane, não sendo pois despiciendo que aí se criem zonas devidamente sinalizadas onde seja permitida a circulação de trotinetas.

¹⁸ Na verdade as trotinetas, originariamente brinquedos sem motor, apresentam hoje modelos mais sofisticados movidos a gasolina ou a electricidade, os quais nalguns casos alcançam velocidades na ordem dos 20 kms/hora ou mais.

Artigo 13.º**Utilizações especiais das vias públicas**

1. A utilização da via pública para a realização de reuniões ou de manifestações rege-se por legislação própria.

2. A utilização da via pública para a realização de provas desportivas, festividades ou outras actividades que possam afectar o trânsito normal só é permitida mediante autorização dada, caso a caso, pela entidade competente, dependendo ainda do cumprimento das condições fixadas para a sua realização.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 3.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 8.º do CEP, o artigo 31.º da LSRRPC e o artigo 67.º do CTB.

2. Diplomas relacionados: Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau, Lei n.º 2/93/M, de 17 de Maio (Regime Jurídico do Direito de Reunião e Manifestação), Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. A utilização da Ponte de Sai Van para a realização de provas desportivas depende da prévia autorização da DSAT a qual fixa, nessa mesma autorização, o horário e condições da sua realização (artigo 20.º do Regulamento da Ponte de Sai Van). A violação do disposto no referido artigo constituiu contravenção punível com multa de 30.000,00 a 150.000,00 patacas, acrescida de 3.000,00 a 15.000,00 patacas por cada um dos concorrentes participantes. A reincidência faz agravar as multas para o dobro e verifica-se mesmo nos casos em que a infracção tenha sido cometida em pontes diferentes. Isto é, existe reincidência quando o infractor tiver praticado uma infracção da mesma natureza ainda que noutra ponte, por exemplo, na Ponte da Amizade.

4. Nos termos do disposto pelo artigo 22.º, n.º 1, do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, a utilização

destas estruturas para a realização de provas desportivas depende de prévia autorização da DSAT, a qual deve fixar o horário e condições em que a sua realização se pode efectivar, sendo o desrespeito pela norma citada considerado contravenção punida com multa de 30.000,00 a 150.000,00 patacas, acrescida de 3.000,00 a 15.000,00 patacas por cada um dos concorrentes participantes (n.º 2), elevada para o dobro em caso de reincidência, mesmo que a infracção seja cometida noutra ponte.

5. As liberdades de reunião, de desfile e de manifestação estão expressamente consagradas no artigo 27.º da Lei Básica da RAEM; lei essa que pode ser classificada como uma *lei de valor reforçado*. De qualquer maneira e definitivamente uma lei que impõe que a ordem jurídica de Macau –infrabásica- tenha de, em tudo, não ser desconforme com os princípios e normas que essa mesma Lei Básica consagra.¹⁹

6. Em que consistem então estes direitos? «O **direito de reunião** é necessariamente um direito de acção colectiva, pode ser de exercício privado ou público, não tem de supor a expressão de uma mensagem contra ou dirigida a terceiros e pode servir os mais variados propósitos e motivações (recreativos, culturais, profissionais, políticos e religiosos). O **direito de manifestação** não é necessariamente um direito colectivo (pode haver manifestações individuais), tem de revestir uma forma de exercício público, supõe a expressão de uma mensagem dirigida contra ou em direcção a terceiros (pelo menos à “opinião pública”) e serve normalmente propósitos ou motivações políticas. Uma manifestação é quase sempre também uma reunião; uma reunião não tem que ser uma manifestação».²⁰

7. O exercício dos direitos de reunião e de manifestação encontram-se regulados na RAEM pela Lei n.º 2/93/M, de 17 de Maio, mantida em vigor pela Lei n.º 1/1999 (Lei da Reunificação), em cumprimento

¹⁹ Cfr. Faria Costa, José Francisco, in *A Lei Básica da RAEM e o processo penal: afloramento de alguns pontos “básicos”*, palestra proferida no Seminário Comemorativo do 20.º Aniversário da Universidade de Macau, 2002, páginas 2 e 3.

²⁰ Gomes Canotilho e Vital Moreira, *Constituição da República Portuguesa*, Anotada, 3.ª edição, Coimbra, página 253.

do princípio da *continuidade do ordenamento jurídico* previamente vigente em Macau, consagrado pelo artigo 8.º da Lei Básica. Sendo que o artigo 1.º daquela primeira lei determina que todos os residentes de Macau têm o direito de se reunir, pacificamente e sem armas, em lugares públicos, abertos ao público ou particulares, sem necessidade de qualquer autorização. Contudo o artigo 5.º, n.º 1, estabelece a obrigatoriedade de os promotores das reuniões ou manifestações com utilização da via pública, avisarem, por escrito, o IACM, com a antecedência mínima de 3 dias úteis e a máxima de 15; sendo esse prazo encurtado para 2 dias úteis nos casos em que as manifestações tenham carácter político ou laboral (n.º 2). Só não são permitidas as reuniões ou manifestações para fins contrários à lei (artigo 2.º). Logo, a desnecessidade legal de autorização prévia não afasta a exigência legal de *comunicação prévia* por parte dos seus promotores, a fim de permitir às autoridades públicas fazer o que delas dependa para que a reunião (manifestação) decorra sem incidentes, v.g. regularizar o trânsito.

8. A realização das actividades referidas no n.º 2 deste artigo com desrespeito das condições de autorização concedida pelas autoridades competentes, constitui violação do dever de diligência estabelecido no artigo 6.º, n.º 2, o qual recai (conceito amplo) sobre todos os utentes da via pública: condutores, peões, passageiros, responsáveis por obras, organizadores de manifestações desportivas, etc.

9. A DSAT é a entidade competente para a autorização referida no n.º 2, no exercício das suas atribuições cometidas pelo artigo 3.º, alínea 21) e alínea 4) do n.º 1 do artigo 11.º, do REGA n.º 3/2008.

Jurisprudência

Sobre o direito de reunião e manifestação ver o *Acórdão do TUI*, de 29 de Abril de 2010, Processo n.º 16/2010.

Bibliografia

Gomes Canotilho e Vital Moreira, *Constituição da República Portuguesa*, Anotada, 3.ª edição, Coimbra, páginas 253 e 254.

Artigo 14.º**Animais e veículos de tracção animal**

1. É proibida a circulação na via pública de animais e de veículos de tracção animal, salvo quando permitida por diploma complementar ou com autorização da entidade competente e de acordo com as condições fixadas no despacho de autorização.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 11.º, 12.º, 48.º e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE.

2. A regra, agora, é a da proibição de circulação nas vias públicas de animais e de veículos de tracção animal. Regra essa que pode ser afastada por diploma complementar ou com autorização da DSAT, cuja orgânica foi aprovada pelo Regulamento Administrativo n.º 3/2008, e cujas atribuições constam do seu artigo 3.º.

3. Na Ponte de Sai Van não é permitida a circulação de animais, sob pena de multa de 1.500,00 patacas (n.º 1 e alínea 1) do n.º 3 do artigo 2.º do Regulamento, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, por força da redacção que foi dada ao seu artigo 3.º, pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007).

4. Nas Pontes Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso não é permitida a circulação de animais, sob pena de multa de 1.500,00 patacas (n.º 1 e alínea a) do n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, por força da redacção que foi dada ao seu artigo 4.º, pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007).

CAPÍTULO III

REGRAS DE CIRCULAÇÃO

CAPÍTULO III

Regras de circulação

SECÇÃO I

Regras gerais

Artigo 15.º

Condutores

- 1. Todo o veículo que circule na via pública deve ter um condutor.**
- 2. O condutor deve abster-se de conduzir se não se encontrar nas devidas condições físicas ou psíquicas.**
- 3. O condutor deve manter, em todo o momento, o domínio do veículo que conduz, sendo-lhe vedada a prática de quaisquer actos ou actividades susceptíveis de afectar o exercício de condução com segurança.**

Anotações

- 1.** Este artigo corresponde ao artigo 12.º do CE e tem ainda como fonte o artigo 8.º da CTR, o artigo 11.º do CEP e o artigo 28.º do CTB.
- 2.** Diplomas relacionados: CTR, Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.
- 3.** Este artigo, nos seus n.ºs 2 e 3, estabelece deveres gerais de diligência e de cuidado. Assim, podemos entender o disposto no artigo 8.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, como uma concretização desse dever geral de cuidado, quando este proíbe o trânsito de veículos com o motor desligado ou com a caixa de velocidades

na posição de ponto morto, isto porque é por demais sabido que essas situações diminuem a segurança da condução, por não permitirem que, numa necessidade de paragem, essa manobra possa ser auxiliada com a caixa de velocidade o que a torna mais rápida mas também mais segura porquanto, sobretudo em pisos molhados, evita derrapagens muitas vezes ocasionadas por travagens bruscas. A infracção a este preceito é considerada infracção administrativa – artigo 145.º, n.º 1, alínea 10) desta Lei- e punida com a multa de 1.500,00 patacas, estabelecida pelo n.º 2 do artigo 8.º deste regulamento, conjugado com o disposto na alínea 2) do n.º 2 do artigo 3.º, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007.

4. O mesmo acontece nos casos da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, por força do artigo 10.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e do disposto na alínea 8) do n.º 1 do artigo 145.º desta Lei e da alínea 2) do n.º 2 do artigo 4.º daquele regulamento, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007.

5. Condutores, para efeitos de legislação rodoviária, são todas as pessoas que conduzam qualquer veículo, incluindo os velocípedes, ou guiem animais de tiro, carga ou sela, que conduzam animais ou tenham o seu domínio efectivo (artigo 4.º da CTR).

Artigo 16.º

Proibição do uso de telemóveis

1. É proibido ao condutor, durante a condução do veículo, o uso de telemóveis, salvo quando utilize a função de mãos-livres.

2. A proibição referida no número anterior pode ser estendida, por diploma complementar, a outros meios audiovisuais ou de telecomunicações.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Anotações

1. Digamos que este artigo é o corolário lógico do n.º 3 do artigo 15.º o qual exige do condutor que este conduza por forma a poder manejar todos os comandos do veículo com facilidade e eficiência, devendo ambas as mãos estar disponíveis para esse efeito. Isto porque a utilização de um aparelho como o telemóvel diminui não só a atenção na condução como a capacidade de coordenação de movimentos e a rapidez de decisão, face à ocorrência súbita de um obstáculo ou à necessidade de efectuar uma manobra de recurso.

2. Hoje, existem estudos científicos que concluem que os utilizadores de telemóveis – durante a condução – têm muito maiores probabilidades de ter um acidente do que aqueles que os não utilizam. E isto não acontece apenas durante o seu uso mas também no período imediatamente subsequente, isto pela dispersão da atenção dos condutores e pela atenção transferida para o conteúdo da conversa ou da mensagem recebida.

3. Contrariamente a outros códigos da estrada, designadamente o de Portugal, no qual se utiliza a expressão “durante a marcha do veículo” utiliza-se, neste artigo, a expressão “durante a condução do veículo”, para que dúvidas não subsistam de que esta proibição é igualmente aplicável quando o veículo se encontra parado num sinal luminoso vermelho ou numa fila de trânsito.²¹

4. De acordo com o sítio da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária de Portugal (<http://www.ansr.pt>), referindo estudos realizados: “Telefonar é uma actividade cognitiva que requer a atenção do condutor,

²¹ “*Sublinhe-se que a expressão durante a marcha do veículo [e pensamos que a expressão usada neste artigo: durante a condução do veículo reforça essa ideia] deve ser entendida em sentido lato (dinâmico e estático), ou seja, se um veículo se encontra parado num sinal luminoso (semáforo) ou numa fila de trânsito deve considerar-se que se encontra em marcha. A momentânea interrupção do movimento do veículo não leva a considerar-se que o mesmo deixou de estar em marcha.*” Tolda Pinto, António Augusto, *ob. cit.* Página 250.

que fica, em situação de condução, confrontado com uma dupla tarefa e quanto mais complexa for a situação de trânsito mais a comunicação telefónica interfere no bom desempenho do condutor. Vejamos as principais consequências que essa duplicação de actividades pode originar:

Diminuição da capacidade de vigilância do condutor e dispersão da atenção. A atenção inerente ao interesse que o condutor dirige ao seu interlocutor telefónico suscita problemas de comportamentos desajustados às várias situações de trânsito com que se vai confrontando, pondo em causa a segurança rodoviária.

Aumenta 4 vezes a probabilidade de acidente. Esta probabilidade aumenta para 6 durante os 5 primeiros minutos de conversação. Os utentes mais assíduos do telemóvel têm uma taxa de mortalidade rodoviária dupla da dos utilizadores ocasionais. Este risco mantém-se ainda alguns minutos depois da “chamada” ter terminado.

Aumento, em cerca de 50% do tempo de reacção, levando assim o condutor mais tempo a actuar perante uma dada situação.

Má avaliação do posicionamento do veículo na via.

Dificuldade de descodificação dos sinais e da sua memorização, perdendo, assim, informação essencial para uma condução segura. Frequentemente a sinalização é mesmo ignorada.

Desrespeito da regra de cedência de passagem nos cruzamentos e entroncamentos.

Não manutenção da distância de segurança em relação ao veículo da frente e incapacidade de ajustar esta distância quando o veículo da frente pára ou abranda, o que aumenta o risco de colisão.

Dificuldade em retomar a fila por onde deve circular após uma ultrapassagem.

Não sinalização da manobra de mudança de direcção, não dando assim a conhecer aos restantes utentes da via a sua intenção de efectuar a manobra.

Má avaliação da velocidade. A maior parte dos condutores julga que reduz a velocidade quando atende o telefone, quando na realidade a mantém inalterável.

Redução do campo visual. A conversa telefónica afecta as capacidades de exploração visual do condutor. Há modificações significativas da direcção do olhar durante e após a comunicação telefónica, em que é privilegiado o olhar a direito para a via, prejudicando a visão periférica e a informação visual recolhida através dos retrovisores. Tudo se passa como se a via se transformasse num écran sobre o qual se misturam ou alternam imagens reduzidas do ambiente rodoviário, da face do interlocutor e do objecto da conversa. Existe uma fixação do olhar durante a comunicação.

Tendência para não parar nas passagens de peões a fim de lhes permitir atravessar a faixa de rodagem com mais segurança. Cerca de $\frac{3}{4}$ dos condutores ao telefone não cumprem esta regra do Código da Estrada. Frequentemente os condutores nesta situação não se apercebem dos peões.

Aumento do stress provocado pela situação de atendimento de chamada telefónica, stress esse que pode ser acrescido pelo teor da conversa”.

Artigo 17.º

Início de marcha

1. O condutor não pode iniciar ou retomar a marcha sem assinalar com a necessária antecedência a sua intenção e sem adoptar as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 14.º, n.º 1 e n.ºs 1 e 2 do artigo 72.º, do CE e teve ainda como fonte o artigo 12.º do CEP.

2. Artigos relacionados: artigo 58.º da LTR e artigos 14.º e 15.º do RTR (sinais dos condutores).

3. Nos termos do disposto no artigo 58.º, n.º 3, o condutor de veículo de transporte colectivo de passageiros ao retomar a marcha, após as paragens, deve assinalar devidamente a manobra e tomar as precauções necessárias para evitar acidentes. Isto apesar da obrigação que impende sobre os demais condutores de reduzirem a velocidade ou mesmo pararem para facilitar a retoma da marcha por aqueles veículos de passageiros (n.º 1).

Artigo 18.º

Posição a ocupar na via

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

2. **Exceptuam-se do disposto no número anterior os casos em que, no mesmo sentido, sejam possíveis duas ou mais vias de trânsito, desde que não haja lugar na via mais à esquerda ou o condutor pretenda mudar de direcção para a direita ou efectuar uma ultrapassagem.**

3. **Nas faixas de rodagem com trânsito nos dois sentidos e em que, devidamente demarcadas, existam três ou mais vias de trânsito, o condutor não pode utilizar as que estão afectas ao outro sentido.**

4. **É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.**

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 13.º, n.ºs 1, 2, 3 e 6, n.ºs 3 e 4 do artigo 70.º e n.º 2 do artigo 75.º, do CE e teve ainda como fonte o artigo 9.º da CTR, o artigo 29.º do CTB e o artigo 13.º do CEP, claro está com as adaptações derivadas do facto de nestes países se circular pelo lado direito das vias.

2. Artigo correlacionado: 68.º.

3. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

4. Nos termos do disposto no artigo 6.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, quem desrespeitar a obrigação de circular pela via de trânsito mais à esquerda, no seu sentido de marcha e tão próximo quanto possível da berma, excepto nos casos em que o condutor proceda a um desvio motivada pela presença de um veículo imobilizado por razões que não sejam de congestionamento de trânsito ou em que o condutor proceda a uma ultrapassagem nos locais em que esta seja permitida é punido a título de infracção administrativa -artigo 145.º, n.º 1, alínea 10) - com uma multa de 6.000,00 patacas, estabelecida pela alínea 4) do n.º 2 do artigo 3.º daquele regulamento, na redacção dada pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007, conjugado com o n.º 5 do citado artigo 6.º. Na mesma multa incorre quem, logo após ter efectuado a manobra de desvio ou de ultrapassagem não tome, de imediato, a via mais à esquerda.

5. Nos termos do disposto no artigo 8.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, quem desrespeitar a obrigação de circular pela via de trânsito mais à esquerda, no seu sentido de marcha e tão próximo quanto possível da berma, excepto nos casos em que o condutor proceda a um desvio motivada pela presença de um veículo imobilizado por razões que não sejam de congestionamento de trânsito ou em que o condutor proceda a uma ultrapassagem nos locais em que esta seja permitida é punido a título de infracção administrativa -artigo 145.º, n.º 1, alínea 8) - com uma multa de 6.000,00 patacas, estabelecida pela alínea 4) do artigo 4.º do referido Regulamento, na redacção dada pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007, conjugado com o n.º 6 do acima citado artigo 8.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso. Na mesma multa incorre quem, logo após ter efectuado a manobra de desvio ou de ultrapassagem não tome, de imediato, a via mais à esquerda.

6. Na Ponte Nobre de Carvalho (n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento) é proibida a ultrapassagem entre veículos automóveis, sendo contudo permitida a ultrapassagem de motociclos, desde que a manobra não implique a necessidade de ultrapassar a linha de separação das duas vias de trânsito. O desrespeito por esta obrigação constitui infracção administrativa punida com a multa fixa de 6.000,00 patacas, por força dos dispositivos legais referidos na nota anterior.

7. Na Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso é proibida, aos automóveis pesados, a ultrapassagem de quaisquer outros veículos (n.º 4 do artigo 8.º do Regulamento), sob pena de multa fixa de 6.000,00 patacas, por força dos dispositivos legais referidos na nota 6.

8. A regra estabelecida no n.º 1 obriga a que o condutor se abstenha de invadir a metade da faixa de rodagem do seu lado direito, a qual se destina aos veículos que com ele se cruzam ou que o pretendam ultrapassar. E esta proibição de invasão da hemi-faixa de rodagem direita permanece mesmo quando o centro da via se encontre livre.

9. Este mesmo n.º 1 estabelece uma regra primordial que é a de os condutores circularem o mais próximo possível das bermas ou passeios mas sempre conservando em relação a estes uma distância que permita evitar acidentes por efeito da circulação de peões ou da existência de obstáculos (sinais de trânsito, veículos estacionados, postes de iluminação, árvores, etc) não podendo contudo invadir os espaços adjacentes às vias, os quais em regra se não destinam ao trânsito rodoviário nem circular pelas bermas, passeios e demais espaços adjacentes.

Jurisprudência

I. *“Sendo a largura do veículo superior a metade da faixa de rodagem e não sendo proibido o trânsito, óbvio é que a utilização da parte esquerda daquela faixa não integra a contravenção prevista no n.º 2 do artigo 5.º (actual n.º 1 do art.º 13.º do CEP e também ao n.º 1 deste artigo) do Código da Estrada-impõe circular pela direita. Mas circulando o veículo mais próximo da berma esquerda do que da direita, incorre o seu condutor na*

contravenção do n.º 3 do mesmo dispositivo (que impõe circular o mais próximo possível das bermas”, Ac. da Relação do Porto, de 25 de Março de 1976, BMJ n.º 257, página 204.

II. *“Um veículo invade a berma da estrada sempre que qualquer parte dele (carroçaria ou rodado) ultrapassa, em maior ou menor profundidade, a linha divisória entre ela e a faixa de rodagem”, Ac. da Relação de Coimbra, de 1 de Fevereiro de 1983, BMJ n.º 326, página 529.*

III. *“1. O condutor que, para se desviar de um buraco existente na sua faixa de rodagem, ocupa o lado esquerdo²² da via, mas não retoma a sua mão tão depressa como devia e podia, de modo a evitar a colisão com o veículo que circula em sentido contrário, incorre em manobra perigosa. 2. Apesar da culpa grave verificada, justifica-se no caso presente a substituição da pena de prisão efectiva por multa, pois que a situação não foi desencadeada pelo réu, que só não teve reflexos ou não procedeu com a diligência devida para abandonar a situação ilícita em que se colocou. 3. Tendo sido absolvida a companhia seguradora, e não sendo o réu parte na acção cível, não há que conhecer do seu pedido de condenação da seguradora”, Ac. do STJ, de 7 de Fevereiro de 1990, BMJ n.º 394, página 218.*

Artigo 19.º

Placas, refúgios, marcas e dispositivos semelhantes

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

2. Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, quando na faixa de rodagem exista algum dos dispositivos referidos no número anterior, o trânsito faz-se por forma a dar-lhes a direita, salvo se se encontrarem numa via de sentido único ou na parte da faixa de rodagem afecta a

²² Veja-se que em Portugal se circula pela direita.

um só sentido, casos em que o trânsito se pode fazer pela direita ou pela esquerda, conforme for mais conveniente.

3. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 13.º, n.ºs 4 e 5 e 70.º, n.ºs 3 e 4 CE e teve ainda como fonte o artigo 16.º do CEP.

2. Para melhor compreensão do que sejam cruzamentos, entroncamentos e rotundas, etc, vejam-se as definições constantes do artigo 2.º.

3. De acordo com o Dicionário de Trânsito, do Departamento Estadual de Trânsito, do Governo Estadual do Piauí (<http://www.detran.pi.gov.br/dicionario.php>) entende-se por:

Refúgio- parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.

Marcas viárias- conjunto de sinais constitutivos de linhas, marcações, símbolos ou legendas, em tipos e cores diversas, apostas no pavimento da via.

Dispositivos de segurança- qualquer elemento que tenha a função específica de proporcionar maior segurança ao usuário da via, alertando-o sobre situações de perigo que possam colocar em risco sua integridade física e dos demais usuários da via, ou danificar seriamente o veículo.

Artigo 20.º

Bermas e passeios

1. Os veículos só podem atravessar as bermas ou os passeios desde que o acesso aos prédios o exija.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 13.º, n.º 7, e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve ainda como fonte o artigo 29.º do CTB e o artigo 17.º do CEP.

2. Sobre a definição de bermas e passeios veja-se o artigo 2.º.

3. *«O direito de acesso pode ser definido como a faculdade conferida por lei aos proprietários confinantes (com a via pública) de entrarem nos seus prédios a partir das vias públicas e de saírem daquelas para estas. As vias públicas não estão exclusivamente afectas ao trânsito ou à circulação de pessoas, animais e veículos e ao estacionamento. Esta é apenas a sua afectação principal ou primária. Paralelamente, elas são susceptíveis de ser utilizadas pelos proprietários de prédios confinantes para os servirem, isto é, para esses proprietários entrarem nos seus prédios ou para deles saírem. Noutros termos, as vias públicas podem ser objecto de usos gerais ou comuns (circulação e estacionamento) por todos e cada um dos cidadãos (e mesmo por estrangeiros, permissu civitatis), e de usos especiais por parte dos proprietários confinantes (acesso aos prédios que ladeiam as vias públicas, a partir desses prédios)»* – cfr. Rodrigues Queiró, *Dicionário Jurídico da Administração Pública*, vol. I, 1990, página 74.

4. Sobre o bloqueamento e remoção de veículos ver o artigo 125.º.

Jurisprudência

O condutor, que, a fim de virar à direita no cruzamento, ultrapassa pela berma direita alguns veículos que circulavam em marcha lenta [atente-se a que em Portugal se circula pelo lado direito e em Macau pela esquerda] comete não só a contra-ordenação prevista no artigo 36.º, n.º 1, do Código da Estrada [em Macau, artigo 38.º, n.º 1] –ultrapassagem pela

direita-mas ainda a prevista no artigo 17.º [n.º 1 deste artigo] – circular pela berma. Ac. da Relação do Porto, de 3-6-98, (www.dgsi.pt/trp).

Artigo 21.º

Distância de segurança entre veículos

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

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

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 14.º, n.ºs 2 e 3 e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve ainda como fonte o 43.º da LSRRPC, o artigo 18.º do CEP e o artigo 29.º do CTB.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. Na Ponte de Sai Van os veículos pesados devem guardar entre si e o veículo que os antecede uma distância nunca inferior a 30 metros. A infracção ao disposto neste artigo é punida a título de infracção administrativa -artigo 145.º, n.º 1, alínea 10), desta Lei- com uma multa fixa de 1 500,00 patacas, estabelecida pelo artigo 3.º, n.º 2, alínea 2), do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007, conjugado com o artigo 7.º do referido regulamento da ponte.

4. Na Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso os veículos pesados devem guardar entre si e o veículo que os antecede na mesma fila de trânsito uma distância nunca inferior a 30 metros. A infração ao disposto neste artigo é punida a título de infração administrativa -artigo 145.º, n.º 1, alínea 8), desta Lei - com uma multa fixa de 1 500,00 patacas, estabelecida pelo artigo 4.º, n.º 2, alínea 2), do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007, conjugado com o artigo 9.º do referido regulamento da ponte.

5. Este artigo consagra a regra de que os veículos devem manter entre si uma distância adequada a evitar acidentes, isto é a distância suficiente para que possam fazer qualquer paragem rápida sem perigo de existência de acidente. Esta regra deve ser observada em relação aos veículos que precedem o do condutor, mas o condutor do veículo da frente não pode ignorar as condições do tráfego rodoviário ou as condições da via (nomeadamente a existência de piso húmido e escorregadio) estando, ele próprio, obrigado a tomar as precauções necessárias, não podendo reduzir ou travar bruscamente a menos que em caso de acidente eminente.

6. *«Entende-se que o intervalo deve ser, em média, o correspondente ao comprimento do veículo por 15 km de velocidade (a título meramente exemplificativo, um veículo que circula a 90 km/h deve ir a uma distância do que o precede igual ao cumprimento de seis veículos)».* Cfr. António Augusto Tolda Pinto, *Código da Estrada*, Anotado, Legislação Complementar, 2.ª edição, Coimbra Editora, 2005, páginas 21 a 24.

Jurisprudência

I. *“I. No artigo 5.º, n.º 5, do Código da Estrada de 1954, a lei não quantifica a distância necessária entre dois automóveis que seguem um atrás do outro, mas fornece um critério para que a mesma possa ser apreciada objectivamente, ao dispor «para que possam fazer qualquer paragem rápida sem perigo de acidente». II – Elementos de facto para conhecer da distância são a circunstância de o veículo que seguia na*

frente ter travado e o outro não, deixando o primeiro o rastro de 9 metros. III – Não resultando dos autos, por falta de alegação e prova, a explicação para a projecção do veículo da frente para a direita, como consequência do embate, e para a flexão do que o seguia para a esquerda, após o choque, não é lícito lançar mão de dados constantes do processo (croquis da participação) de que o tribunal não se socorreu ainda que como facto instrumental. IV – Uma colisão com o veículo que precede outro não tem, necessariamente, de ser resultante apenas do comportamento de um dos condutores ou mesmo de ser imputável ao condutor deste – a condução do veículo que segue na dianteira pode ser censurável e ser a única que contribuiu para o acidente ou concorrer com a do outro para a produção do embate. V – Devendo-se o acidente a conduta censurável de um dos condutores, a nossa lei não contempla a concorrência da culpa com o risco, ficando afastada a aplicação do disposto no artigo 506. do CC”. Ac. do STJ, de 10-12-96, Proc. N.º 517/96 – 1ª Secção, Relator: Lopes Pinto.

II. “1. Age com culpa consciente quem prevê a produção do facto ilícito danoso, mas, por leviandade, precipitação desleixo ou incúria crê na sua não verificação e só por isso não tomou as providências necessárias para o evitar; e age com culpa inconsciente aquele que, por imprevidência, descuido, imperícia ou inaptidão não chegou a conceber a sua produção, mas podia e devia prevê-la, se usasse da diligência devida. 2. A regra estradal de que os condutores devem especialmente fazer parar o veículo no espaço livre à sua frente significa deverem assegurar-se, no exercício da condução automóvel, de que a distância entre o veículo e qualquer obstáculo visível é suficiente para, em caso de necessidade, o fazerem parar; o que não envolve a exibibilidade de previsão, em cada momento, do surgimento inopinado de obstáculos na via ou imprudência de terceiros. 3. A direcção efectiva do veículo é o poder de facto sobre ele de alguém que dele extrai as vantagens que lhe são próprias e, por isso, deve controlar o seu funcionamento em termos de manutenção e conservação. 4. Os riscos próprios do veículo são, além do mais, os que decorrem da sua circulação, por exemplo, os de lesão de pessoas ou de destruição ou danificação de coisas decorrentes do seu despiste e choque

ou colisão. 5. Não é responsável pelo dano com base na culpa ou no risco o condutor e dono do veículo automóvel que, de noite, se despistou e causou a outrem lesões corporais em virtude de ter rodado sobre uma pequena caixa de cartão contendo um macaco hidráulico deixada por terceiro na via e que lhe surgiu inopinadamente na frente do veículo”, Ac. do STJ, de 29 de Abril de 2004, doc. n.º SJ200404290013027, www.dgsi.pt/jstj.

Artigo 22.º

Visibilidade insuficiente

Para os efeitos do disposto na presente lei e diplomas complementares, considera-se insuficiente a visibilidade sempre que o condutor não possa avistar a faixa de rodagem em toda a sua largura numa extensão de, pelo menos, 50 metros.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 17.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 19.º do CEP.
2. De referir que a definição de visibilidade insuficiente deste artigo se aplica também a toda a legislação rodoviária complementar.
3. Cumpre anotar que dos sinais de perigo constantes do Quadro I anexo ao RTR não existe, contrariamente a outros ordenamentos jurídicos, o sinal abaixo, o que deverá ser tido em conta numa futura revisão daquele regulamento.



Visibilidade insuficiente: indicação da proximidade de um troço de via pública onde podem existir condições meteorológicas ou ambientais que tornem a visibilidade insuficiente, nomeadamente em caso de nevoeiro, chuva intensa, queda de neve ou nuvens de fumo ou pó.

SECÇÃO II

Sinais dos condutores

Artigo 23.º

Sinalização de manobra

1. Quando o condutor pretender reduzir a velocidade, parar, estacionar ou efectuar qualquer manobra que implique deslocação lateral do veículo designadamente mudança de direcção, mudança de via de trânsito, ultrapassagem ou inversão do sentido de marcha, deve anunciar, claramente e com a necessária antecedência, a sua intenção aos demais utentes da via, por meio do correspondente sinal.

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

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 15.º e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve ainda como fonte os artigos 29.º e 35.º do CTB e 21.º do CEP.

2. Artigos relacionados: 58.º desta Lei, e 14.º e 15.º e n.º 11 do artigo 27.º do RTR.

3. As cautelas impostas ao condutor por este artigo quando o mesmo pretende mudar de direcção respeitam tanto ao tráfego em sentido oposto como aos condutores que seguem na sua retaguarda e devem obedecer à velocidade e à distância que o separa de qualquer veículo circulando em sentido contrário, designadamente prevenindo o risco de colisão e deve anunciar, com a devida antecedência, a sua intenção de efectuar a manobra, através dos sinais respectivos.

4. O condutor de transportes colectivos de passageiros ao retomar a marcha deve assinalar devidamente a manobra com os sinais luminosos respectivos e tomar as precauções necessárias para evitar acidentes (n.º 3 do artigo 58.º).

5. Nos termos do disposto no n.º 11 do artigo 27.º do RTR, os automóveis devem ser providos de um sinal luminoso destinado a assinalar a manobra de mudança de direcção.

Artigo 24.º

Sinais sonoros

1. Os sinais sonoros emitidos devem ser breves e o seu uso tão moderado quanto possível.

2. Só é permitida a utilização de sinais sonoros, quando o seu uso for indispensável para evitar um acidente ou para prevenir um condutor da intenção de o ultrapassar.

3. Exceptuam-se do disposto nos n.ºs 1 e 2 os sinais de veículos de polícia ou que transitem em prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público.

4. Apenas os veículos de polícia e os veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público podem utilizar avisadores sonoros especiais.

5. As características dos dispositivos emissores de sinais sonoros são fixadas em diploma complementar.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.ºs 1 ou 2.

7. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 4, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal, podendo o aparelho ou dispositivo utilizado como

avisador sonoro especial ser apreendido e declarado perdido a favor da RAEM.**Anotações**

1. Este artigo corresponde aos artigos 16.º e 72.º, n.ºs 2 e 5, do CE e teve ainda como fonte os artigos 15.º e 97.º da LSRRPC, o artigo 22.º do CEP e o artigo 41.º do CTB.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. A infracção a este artigo, quando cometida na Ponte de Sai Van é punida pelo artigo 9.º do respectivo regulamento, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, sendo que as anteriores contravenções foram convertidas em infracções administrativas – artigo 145.º, n.º 1, alínea 10) – e são punidas com a multa fixa de 900,00 patacas, por força dos novos montantes fixos estabelecidos pelo artigo 11.º, do REGA n.º 15/2007, o qual deu nova redacção ao artigo 3.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.

4. A infracção a este artigo, quando cometida na Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade ou Viadutos de Acesso é punida pelo artigo 11.º do respectivo regulamento, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro; sendo que as anteriores contravenções foram convertidas em infracções administrativas – artigo 145.º, n.º 1, alínea 8) – e são punidas com a multa fixa de 900,00 patacas, por força dos novos montantes fixos estabelecidos pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007, o qual deu nova redacção ao artigo 4.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.

5. Esta lei aboliu a distinção entre localidades e fora das localidades que constava da alínea b) do n.º 2 do artigo 16.º do CE. Logo estas regras aplicam-se em todas as ruas e estradas da RAEM.

6. As regras constantes dos n.ºs 1 e 2 não se aplicam aos sinais avisadores sonoros dos veículos de polícia ou que transitem em prestação

de socorro ou de serviço urgente de interesse público os quais podem utilizar dispositivos especiais para a emissão de sinais sonoros cujas características são fixadas em diploma complementar.

7. Não é permitida em qualquer outro veículo a utilização dos referidos dispositivos podendo o aparelho ou dispositivo utilizado como avisador sonoro especial ser apreendido e declarado perdido a favor da RAEM, para além das demais sanções aplicáveis.

Artigo 25.º

Sinais luminosos

1. Quando os veículos transitem com as luzes acesas por insuficiência de visibilidade, os sinais sonoros podem ser substituídos por sinais luminosos, nas seguintes condições:

- 1) Em locais bem iluminados, pela utilização intermitente dos médios;**
- 2) Nos restantes casos, alternando os máximos com os médios, mas sempre sem provocar encandeamento.**

2. Durante a noite é obrigatória a substituição dos sinais sonoros pelos sinais luminosos utilizados nas condições previstas no número anterior, salvo no caso de:

- 1) veículos prioritários;**
- 2) perigo eminente, para evitar acidente.**

3. Apenas os veículos de polícia e os veículos afectos à prestação de socorro ou de serviço urgente de interesse público podem utilizar avisadores luminosos especiais.

4. Os veículos que, em razão do serviço a que se destinam, devam parar na via pública ou deslocar-se em marcha lenta devem utilizar

avisadores luminosos especiais, cujas características e condições de utilização são fixadas em diploma complementar.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.º 2 ou 4.

6. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 3, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal, podendo o aparelho ou dispositivo utilizado como avisador luminoso especial ser apreendido e declarado perdido a favor da RAEM.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 18.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 15.º da LSRRPC e o artigo 23.º do CEP.

2. Sobre este artigo, com as necessárias adaptações, ver as notas 6 e 7 ao artigo anterior.

3. «Diz-se encandeamento a impressão de luz forte a incidir sobre os olhos, de tal forma que os priva momentaneamente da capacidade visual, desorientando quem é vítima dessa impressão, podendo ser:

- *Absoluto*- aquele que é produzido por um foco luminoso superior à luz consentida pela capacidade ocular, impossibilitando a vítima do deslumbramento de ver o que se passa ou de identificar qualquer objecto, inclusivé o mesmo veículo, para além da barreira da luz;
- *Relativo*- ocasionado pela diferença da intensidade da luz».²³

4. Nos termos da alínea 2) do artigo 1.º e do n.º 4 do artigo 29.º desta Lei é punido com 1.500,00 patacas que utilizar os máximos no cruzamento com outros veículos que circulem em sentido contrário.

²³ Tolda Pinto, *ob. cit.* Página 65.

SECÇÃO III

Iluminação

Artigo 26.º

Dispositivos

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

Anotações

Ver artigos 27.º e 28.º do Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril.

Artigo 27.º

Utilização dos mínimos

1. Consideram-se mínimos as luzes destinadas a indicar a presença e a largura do veículo a uma distância de 150 metros.

2. De noite, ou sempre que a visibilidade for insuficiente, devem ser utilizados os mínimos durante a paragem ou a manobra de estacionamento, salvo se os veículos estiverem equipados com dispositivos luminosos especialmente destinados a esse fim.

3. Não se aplica o disposto no número anterior durante a paragem ou o estacionamento:

- 1) Em vias bem iluminadas;**
- 2) Fora das faixas de rodagem;**
- 3) Em vias situadas em zonas residenciais ou de trânsito reduzido.**

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Anotações

Este artigo corresponde aos artigos 19.º e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve ainda como fonte os artigos 60.º e 61.º do CEP.

Jurisprudência

“O condutor que, de noite, fora de localidade,²⁴ sem luzes e sem triângulo de pré-sinalização²⁵, deixa estacionado um reboque a ocupar parcialmente a faixa de rodagem, e com o qual vai colidir outro veículo circulando à velocidade de 60 km/h, com luzes nos médios por motivo de cruzamento com um terceiro, é o “único culpado deste acidente, já que o condutor do que colidiu não pode contar com tal obstáculo, visível a 10 metros”. Ac. da Relação de Coimbra, de 20-01-1982, CJ, I, página 111.

Artigo 28.º

Utilização dos médios

1. Consideram-se médios as luzes cujo feixe luminoso se projecte no solo, para a frente, eficazmente a uma distância de 30 metros, sem causar encandeamento.

2. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, de noite, ou sempre que a visibilidade for insuficiente, devem ser utilizados os médios.

3. De noite, no trânsito em vias bem iluminadas, os médios podem ser substituídos pelos mínimos.

²⁴ Como atrás se deixou dito na RAEM deixou de existir esta distinção.

²⁵ Este equipamento não é obrigatório em Macau.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Anotações

Este artigo corresponde aos artigos 21.º e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve ainda como fonte os artigos 60.º e 61.º do CEP.

Artigo 29.º

Utilização dos máximos

1. Consideram-se máximos as luzes destinadas a iluminar a via, para a frente, numa distância mínima de 100 metros.

2. Os máximos não podem ser utilizados:

- 1) Nas vias iluminadas que permitam ao condutor ver a uma distância mínima de 100 metros;**
- 2) No cruzamento com outros veículos ou pessoas que transitem em sentido contrário;**
- 3) Quando o veículo transite a menos de 100 metros do que o precede;**
- 4) Nas pontes, viadutos e túneis;**
- 5) Durante a paragem ou o estacionamento;**
- 6) Durante a imobilização ou a detenção da marcha do veículo.**

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto na alínea 1) do número anterior.

4. É punido com multa de 1 500,00 patacas quem infringir qualquer das disposições das alíneas 2) a 6) do n.º 2, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 20.º, 70.º, n.ºs 2 e 4, 72.º, n.ºs 1 e 5 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte os artigos 60.º e 61.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

SECÇÃO IV

Velocidade

Artigo 30.º

Princípios gerais

1. O condutor deve regular a velocidade de modo a que, atendendo às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias especiais, possa, em condições de segurança, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente e evitar qualquer obstáculo que lhe surja em condições normalmente previsíveis.

2. O condutor não deve diminuir subitamente a velocidade do veículo sem previamente se certificar de que daí não resulta perigo para os outros utentes da via, nomeadamente para os condutores dos veículos que o sigam, nem perturbação ou entrave para o trânsito, salvo se tal procedimento for motivado por perigo iminente.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 22.º, n.ºs 1 e 4, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3 do CE e teve ainda como fonte o artigo 10.º da CTR, o artigo 42.º da LSRRPC, os artigos 29.º e 43.º do CTB e o artigo 24.º do CEP.

2. Esta regra deve ser conjugada com as regras relativas ao início de marcha (artigo 17.º) e posição a ocupar na via (artigo 18.º) e, em especial, com o artigo 21.º (distância entre veículos).

3. Como a expressão (n.º 1) «em condições normalmente previsíveis» deixa implícito para a determinação do espaço livre e visível à frente do veículo não podem ser levados em consideração obstáculos ou outras circunstâncias não previsíveis e que surjam de forma imprevista. Isto é, cuja previsão não seja especialmente exigível a um condutor prudente, ou seja todo o indivíduo que conduz no respeito escrupuloso de todas as regras de condução rodoviária. Ou seja não se trata aqui de uma presunção de excesso de velocidade, tendo, isso sim, de ser ponderadas as concretas circunstâncias do caso.

4. Para além das precauções referidas no n.º 2 deve ainda ter-se em consideração o disposto no artigo 23.º, n.º 1, o qual estabelece que, quando o condutor pretender reduzir a velocidade, parar, estacionar ou efectuar qualquer manobra que implique deslocação lateral do veículo deve anunciar a sua intenção aos demais utentes da via, por meio do correspondente sinal, o qual se deve manter enquanto se efectua a manobra e cessar logo que esta se conclua.

5. *«Por velocidade, entende-se o espaço ou distância percorrida numa certa unidade de tempo (segundo/minuto/hora), sendo a medida corrente a de quilómetros por hora. Relacionado com a velocidade está a questão da travagem. O rasto da travagem reflecte o espaço percorrido entre o início da blocagem das rodas do veículo automóvel e a imobilização deste; fornecendo-nos a distância de travagem. A esta distância deve ser adicionado o chamado tempo de reflexo ou tempo de reacção que consiste no lapso entre o momento que o condutor vê ou se apercebe do obstáculo até ao momento em que acciona o sistema de travagem. Este tempo está calculado em ¼ de segundo para o chamado condutor normal, equivalendo à distância percorrida pelo veículo em três quartos de segundo. A distância de reacção adicionada à distância de*

travagem fornece a distância de paragem do veículo. Os peritos traduzem a distância de paragem através da seguinte fórmula:

$$d = \frac{V^2}{2ga}$$

V = velocidade em metros por segundo no momento em que o veículo inicia a travagem;

a = coeficiente de aderência;

g = aceleração da gravidade, ou seja o equivalente a 9,8 l.»²⁶

6. *“Este artigo estabelece a forma como o condutor deve regular a velocidade de forma a que faça uma condução segura. Sendo a segurança um factor determinante nesta matéria, considerou-se que deveria inserir-se este factor no contexto do artigo. Ou seja, não basta que o condutor regule a velocidade de forma a poder parar quando lhe surja um qualquer obstáculo, mas sim que o possa fazer com segurança. Assim, aditou-se ao corpo da norma do n.º 1 a expressão «em condições de segurança» de modo a reforçar o princípio de que a condução deve, em qualquer das suas vertentes, ser feita com segurança”, Cfr. Parecer n.º 1/III/2007, da 3.ª Comissão Permanente da Assembleia Legislativa.*

Jurisprudência

I. *“O dever de reduzir especialmente a velocidade nos cruzamentos e entroncamentos e nos locais de reduzida visibilidade respeita a todos os condutores de veículos, tenham ou não prioridade de passagem”. Ac. da Relação do Porto, de 26-10-1973, BMJ n.º 230, página 157.*

²⁶ Tolda Pinto, António Augusto, *ob. cit.*, Páginas 68 e 69, onde se podem ver ainda vários mapas de distância (teóricas) de paragem de veículos equipados com os vários tipos de travões.

II. “A velocidade, mesmo quando não é grande, deve ser regulada atendendo às circunstâncias (a travessia despreocupada dum peão é uma dessas circunstâncias) de forma a que não haja perigo para a segurança das pessoas”. Ac. da Relação de Lisboa, de 06-12-1974, *BMJ* n.º 242, Página 352.

III. “A regra que o condutor deve adoptar velocidade que lhe permita fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente pressupõe que não se verifiquem condições anormais ou factos imprevisíveis que alterem «de súbito» essa visibilidade.” Ac. do STJ, de 08-02-1979, *BMJ* n.º 284, página 166.

IV. “Do facto de um veículo ter ido chocar com o que o precedia, por o respectivo condutor não o ter feito parar no espaço livre e visível à sua frente, não é possível concluir que o condutor transgredia a regra do n.º 1 do artigo 22.º [artigo 30.º, n.º 1 da LTR de Macau] do Código da Estrada, podendo o acidente dever-se, por exemplo, a mera inconsideração (falta de reflexão), que não a excesso de velocidade”. Ac. do STJ, de 06-01-1987, *BMJ* n.º 363, página 498.

V. “1. [...]”

2. As circunstâncias concretas provadas na matéria de facto, nomeadamente a idade de 81 anos da ofendida que lhe não permitia correr a passos muito acelerados, a existência próxima das duas passadeiras e uma intersecção que impõem o abrandamento da velocidade de qualquer veículo que se aproxima, a inexistência das cercas montadas em ambas as bermas ao longo da via de rodagem que impedem a saída de peões do passeio para a faixa de circulação, a suficiente largura da única faixa de circulação de 4,6 metros e o bom estado de tempo que proporcionam a razoável visibilidade de movimentos de outros utentes da via pública para quem se transporta no veículo que circula nas condições idênticas ou semelhantes às do veículo conduzido pelo agente e a travagem brusca que fez cair o veículo por ele conduzido, quando conjugadas com as regras da experiência da vida e da normalidade das coisas, já nos permitiam

concluir com razoabilidade não ter o agente adoptado a velocidade por forma a poder evitar o embate”, Ac. do TSI, de 16 de Julho de 2009, Processo n.º 495/2009.

VI. “1. [...]”

2. É de considerar como tendo culpa exclusiva o condutor que numa via com trânsito condicionado, segue com uma velocidade desadequada às circunstâncias do local e vai chocar com uma bicicleta estacionada no passeio, bicicleta esta que é projectada e vai atingir mais adiante uma senhora que ia sossegada a caminhar ao longo do passeio.

3. Não merece censura, atentas as circunstâncias do caso, a fixação de uma indemnização de MOP 800.000,00 aos herdeiros da vítima, de MOP 35.745,00 a título de danos patrimoniais comprovados aos cinco demandantes e MOP 100.000,00 a cada um desses demandantes, a título de danos não patrimoniais.” Ac. do TSI, de 3 de Dezembro de 2009, Processo n.º 174/2009.

Artigo 31.º

Limites gerais de velocidade

1. Sem prejuízo da fixação, através de sinais adequados, de limites máximos ou mínimos de velocidade nas vias em que as condições de trânsito o aconselhem, os veículos estão sujeitos aos limites máximos genéricos previstos em diploma complementar.

2. Considera-se excessiva a velocidade sempre que o condutor ultrapasse os limites máximos de velocidade referidos no número anterior.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 22.º, n.ºs 2 e 3, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 42.º da LSRRPC.

2. Artigo relacionado: 98.º.

3. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, REGA n.º 21/2005, REGA n.º 15/2007 e artigo 20.º do Regulamento do Trânsito Rodoviário.

4. Na verdade este artigo não prevê nenhuma alteração substancial, remetendo as mesmas para diploma complementar. E isso foi operado pela revisão do artigo 20.º do Regulamento do Código da Estrada -artigo 2.º do REGA n.º 15/2007-, que aboliu a distinção entre dentro e fora das localidades, passando a existir apenas um limite de velocidade máxima estabelecido: o correspondente ao que vigorava antes, para os vários tipos de veículos, dentro das localidades, uma vez que se considera todo o território da RAEM como «dentro de localidade», ou seja aqueles que constam do artigo 20.º do Regulamento do Código da Estrada, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 2.º do REGA n.º 15/2007.

5. Nos termos do disposto no artigo 5.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, a velocidade máxima permitida no tabuleiro superior da Ponte de Sai Van é de 80 Km/h e a mínima de 40 Km/h sendo esses mesmos limites de 40 km/h e 20 Km/h, respectivamente, no tabuleiro inferior e nos viadutos de acesso.

6. A inobservância dos limites referidos na nota anterior constitui contravenção e é punida nos termos dos n.ºs 6 a 10 do artigo 98.º.

7. Nos termos do disposto no artigo 6.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, são os seguintes os limites máximos e mínimos de velocidade estabelecidos:

- 1) 80 Km/h e 40 Km/h na Ponte da Amizade;
- 2) 60Km/h e 30Km/h na Ponte Nobre de Carvalho;
- 3) 40km/h e 20km/h nos Viadutos de acesso.

8. A inobservância dos limites referidos na nota anterior constitui contravenção e é punida nos termos dos n.ºs 6 a 10 do artigo 98.º

9. Conforme o artigo 20.º do RTR, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 2.º do REGA n.º 15/2007, são os seguintes os limites máximos genéricos de velocidade.

- Motociclos simples – 60 km/hora;
- Motociclos com carro – 50 km/hora;
- Automóveis ligeiros de passageiros e mistos, sem reboque – 60 km/hora;
- Automóveis ligeiros de passageiros e mistos, com reboque – 50 km/hora;
- Automóveis ligeiros de mercadorias, sem reboque – 60 km/hora;
- Automóveis ligeiros de mercadorias, com reboque – 50 km/hora;
- Automóveis pesados de passageiros, mercadorias e mistos – 50 km/hora;
- Tractores, com e sem reboque- 30 km/hora;
- Ciclomotores – 40 km/hora.

Jurisprudência

Ver Acórdão do TSI, de 28 de Janeiro de 2010, que negou provimento ao recurso interposto da sentença do TJB, no Processo Contravencional n.º CR3-09-0085-PCT, que condenou o arguido pela prática de uma contravenção prevista e punida no artigo 31.º, n.º 1 e do artigo 98.º, n.º 2, da Lei n.º 3/2007 e artigo 20.º do Regulamento do RTR, na pena acessória de inibição de condução por um período de 6 meses.

Artigo 32.º**Velocidade moderada**

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

- 1) Passagens assinaladas na faixa de rodagem para a travessia de peões;**
- 2) Escolas, hospitais, creches e estabelecimentos similares, quando devidamente sinalizados;**
- 3) Vias estreitas ou marginadas por edificações;**
- 4) Aglomerações de pessoas;**
- 5) Curvas, cruzamentos, entroncamentos, rotundas, lombas e outros locais de visibilidade insuficiente;**
- 6) Descidas de inclinação acentuada;**
- 7) Locais assinalados com sinais de perigo.**

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 23.º e 70.º, n.ºs 3 e 4, do CE e teve ainda como fonte o artigo 44.º do CTB e o artigo 25.º do CEP.

2. Este artigo consagra o conceito de «velocidade moderada» com o significado da obrigatoriedade de adequação da velocidade (sem quantificar e sem prejuízo dos limites máximos fixados) às condições e circunstâncias especiais referidas nas várias alíneas, por forma a executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, em especial, poder fazer

parar o veículo no espaço livre e visível (artigo 30.º, n.º 1) à sua frente, de modo a evitar perigo para os demais utentes da via.

Jurisprudência

I. *“A determinação da intensidade do tráfego relativa a uma povoação em geral não basta à formulação de um juízo de excesso de velocidade, sendo indispensável apurá-la quanto à concreta via e momento de circulação do veículo”*. Ac. do STJ, de 26-03-80, *BMJ* n.º 295, página 408.

II. *“1. Tendo o peão saído inopinadamente de casa e entrado na faixa de rodagem revela, além de grande imprudência, a falha de observância das normas do Código da Estrada. O condutor do veículo já tinha transitado várias vezes na rua em que o acidente ocorreu e o trânsito automóvel é normalmente feito com muita prudência, recorrendo os automobilistas à moderação da sua velocidade e ao sinal acústico para avisar a garotada da sua presença. O veículo circulava a uma velocidade inadequada às condições da via e sem ter assinalado a sua aproximação com o uso de buzina. 2. Houve concorrência de culpas na proporção de 2/3 para o condutor do veículo e 1/3 para o peão”*, Ac. do STJ, de 18 de Janeiro de 1996, Processo n.º 87380.²⁷

III. *“Quando conduzirem pelas vias públicas, impende sobre quaisquer condutores o dever geral de cuidado e os deveres especiais de prevenção do perigo que se traduzem nomeadamente na adaptação da velocidade às situações repentinas mas previsíveis, mesmo originadas por comportamento contravencional por parte de outros utentes das vias públicas, já que a inobservância desses deveres, razoavelmente exigíveis de acordo com as situações concretas, potencia a ocorrência de acidentes”*, Ac. do TSI, de 16 de Julho de 2009, Processo n.º 495/2009, página 114.

²⁷ Citado em Tolda Pinto, *ob. cit.* Página 80.

Artigo 33.º**Marcha lenta**

1. Os condutores não devem transitar em marcha tão lenta que cause embaraço injustificado aos restantes utentes da via ou que infrinja os limites mínimos de velocidade fixados.

2. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 22.º, n.º 5 do CE e teve ainda como fonte o artigo 26.º do CEP.

2. Os condutores criam embaraço injustificado quando circulem fora das condicionantes estabelecidas pelo n.º 1 do artigo 30.º, enquanto regra geral, nem se encontrem nas situações previstas no n.º 1 do artigo 32.º, ou não respeitem regras ou a sinalização relativas a velocidades mínimas (por exemplo as pontes).

SECÇÃO V**Cedência de passagem****Artigo 34.º****Princípio geral**

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

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

3. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 25.º, n.ºs 1 e 2, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 12.º da CTR, 44.º da LSRRPC e artigo 29.º do CEP.

2. Artigos relacionados: 55.º a 58.º.

3. Estamos perante uma medida de prudência. A qual opera quando se verifique a impossibilidade de dois ou mais veículos poderem passar simultaneamente sobre a mesma zona de intersecção ou de confluência de duas vias.

4. Só acontece uma questão de prioridade naqueles casos em que as direcções imprimidas aos veículos têm de cortar-se, caso contrário está-se perante situações de cruzamento, circulação em sentido inverso ou em fora de mão.

5. O direito de prioridade de passagem não é absoluto porquanto não dispensa quem dele goza de observar as cautelas necessárias à segurança do trânsito, isto é de adoptar as precauções e cuidados necessários a evitar acidentes ou a não colocar em perigo os demais utentes da via.

Jurisprudência

I. *“O dever de reduzir a velocidade nos cruzamentos ou entroncamentos e nos locais de reduzida visibilidade, respeita a todos os condutores de veículos, tenham ou não prioridade de passagem, e é exigível nos referidos locais de maior prudência por parte dos condutores que não tenham, essa prioridade: O condutor que se apresente pela direita [esquerda em Macau] não pode omitir as «indispensáveis precauções (artigo 8.º, n.º 1 do Código da Estrada) [em Macau, n.º 2 deste artigo]*

e só depois disso poderá manter a sua velocidade e direcção.” Ac. da Relação do Porto, de 26-10-1973, BMJ n.º 230, página 157.

II. *“A regra de prioridade de passagem dos veículos que se apresentem pela direita [esquerda, em Macau] só se verifica na hipótese de os veículos atingirem, simultaneamente, o ponto de cruzamento. Não obstante, não é necessário, para que se revele o direito de passagem, uma rigorosa equidistância dos veículos ao local da intercepção das ruas. Basta que, tendo em consideração as velocidades dos veículos, a natureza destes e as condições da via e do tráfego, surja a dúvida ao condutor do veículo que se apresenta pela esquerda [direita], quanto à possibilidade de passar antes do que se apresenta pela direita [esquerda], sem risco de colisão ou de o obrigar a mudar de direcção, e ter de parar ou mesmo afrouxar. Num entroncamento é ao ponto de intercepção dos eixos das duas vias que os condutores devem atender quando o que se apresenta pela esquerda [direita] atravessa uma via onde entrou para mudar para a sua esquerda [direita]. Verificando-se o acidente num entroncamento com larga visibilidade e largo campo de manobra, a um ciclomotorista que se apresentava pela direita [esquerda] do automobilista que com ele colidiu é de fixar-lhe em 25% a concorrência de culpa, por não ter diligenciado no sentido de desviar-se e evitar o embate ou de lhe minorar as consequências.” Ac. da Relação do Porto, de 28-03-1975, BMJ n.º 247, Página 213.*

III. I - *“A regra de prioridade de passagem de veículos que se apresentam pela direita [esquerda] só se verifica na hipótese de os veículos atingirem simultaneamente o ponto do cruzamento. II- Não obstante, não é necessário, para que se revele o direito de passagem, uma rigorosa equidistância dos veículos ao local de intercepção das vias: Basta que, tendo considerado a velocidades dos veículos, a natureza destes e as condições da via e do tráfego, surja uma dúvida ao condutor do veículo que se apresenta pela esquerda [direita] quanto à possibilidade de passar antes do que se apresenta pela direita [esquerda], sem risco de colisão ou de o obrigar a mudar de direcção, a ter de parar ou mesmo de afrouxar.” Ac. da Relação do Porto, de 28-03-1975, BMJ n.º 247, Página 213.*

IV. *“O direito de prioridade de passagem não dispensa o condutor de observar determinadas regras de prudência, por isso age com culpa aquele que, apresentando-se embora, pela direita [esquerda], entra num cruzamento sem reduzir a velocidade nem se certificar da aproximação de outra viatura em circulação pela via com a qual cruzava, do que resultou colisão determinante do despiste do veículo que circulava fora de mão com excesso de velocidade.”* Ac. do STJ, de 09-01-1976, BMJ n.º 254, página 233.

Bibliografia

Sobre as teorias do direito de prioridade ver Dário Martins de Almeida, Manual de Acidentes de Viação, Livraria Almedina, 3.º edição, página 529.

Artigo 35.º

Regras

1. O condutor deve ceder a passagem aos veículos que se apresentem pela sua esquerda, com as ressalvas constantes do número seguinte.

2. O condutor deve ceder a passagem:

- 1) Quando saia de qualquer parque de estacionamento, zona residencial, posto de abastecimento de combustíveis ou prédio;**
- 2) Quando conduza qualquer veículo sem motor, salvo perante os condutores na situação prevista na alínea anterior;**
- 3) Aos veículos prioritários e às colunas de veículos das forças policiais;**
- 4) Quando entre numa rotunda.**

3. Quando dois condutores transitem em sentidos opostos, o que pretenda mudar de direcção ou inverter o sentido de marcha deve ceder a passagem.

4. O condutor que mude de direcção deve ceder a passagem aos condutores de velocípedes que transitem em pista própria que atravesse a via em que vai entrar.

5. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 25.º, n.ºs 3 a 6, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 31.º do CEP.

2. O condutor que goze de prioridade de passagem pode não alterar a velocidade ou a direcção em que segue -ainda que observando as regras de prudência – enquanto que o condutor que não goza desse direito deve abrandar a marcha e, se necessário, parar ou, em caso de cruzamento de veículos, recuar.

3. Conforme estabelece a alínea 3) do n.º 2, qualquer condutor deve dar prioridade de passagem aos veículos prioritários, ou seja, àqueles que transitem em missão de polícia urgente, de prestação de socorro ou de serviço urgente de serviço público, assinalando adequadamente a sua marcha. E, sempre que as vias em que estes veículos circulam, das quais vão sair ou entrar se encontrem congestionadas, devem os demais condutores encostar-se o mais possível à esquerda, ocupando, se necessário e com as devidas cautelas a berma.

Artigo 36.º

Cruzamento de veículos

1. Se não for possível o cruzamento entre dois veículos que circulem em sentidos opostos, por a faixa de rodagem se encontrar parcialmente obstruída, o condutor que tiver de contornar o obstáculo deve reduzir a velocidade ou parar, de modo a ceder a passagem aos condutores que venham no sentido oposto.

2. Nas vias de forte inclinação, deve ceder a passagem o condutor do veículo que desce.

3. Se for necessário efectuar uma manobra de marcha atrás, deve recuar:

- 1) O veículo que se encontre mais próximo do local em que o cruzamento seja possível;
- 2) O veículo que for a subir, salvo se a manobra for manifestamente mais fácil para o que vier a descer;
- 3) O veículo ligeiro perante veículo pesado;
- 4) Qualquer veículo perante um conjunto de veículos.

4. Em todos os casos previstos neste artigo deve ser cedida a passagem aos veículos prioritários e às colunas das forças policiais, devendo estes, no entanto, adoptar as medidas necessárias para não embaraçar o trânsito e para prevenir acidentes.

5. Os condutores de veículos ou conjuntos de veículos cuja largura total exceda 2 metros ou cujo comprimento total, incluindo a carga, exceda 8 metros, devem diminuir a velocidade ou parar, a fim de facilitarem o cruzamento com outros veículos, sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil transversal ou o estado de conservação da via não permitam o cruzamento em condições de segurança.

6. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto nos n.^{os} 1, 2, 3 ou 5.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 27.º, 70.º, n.^{os} 3 e 4 e 75.º, n.^{os} 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 33.º do CEP.

2. Ver nota 2 ao artigo anterior.

Artigo 37.º**Procedimento dos condutores em relação aos peões**

1. Ao aproximar-se de uma passagem para peões sinalizada, junto da qual o trânsito de veículos e de peões, ou só o primeiro, está regulado por sinalização luminosa ou por agente, o condutor deve, mesmo que autorizado a avançar, deixar passar os peões que já tenham iniciado o atravessamento da faixa de rodagem.

2. Ao aproximar-se de uma passagem para peões sinalizada, junto da qual o trânsito de veículos não é regulado por sinalização luminosa nem por agente, o condutor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar, a fim de deixar passar os peões que se encontrem a atravessar a faixa de rodagem.

3. Ao mudar de direcção, o condutor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar, a fim de deixar passar os peões que se encontrem a atravessar a faixa de rodagem à entrada da via que aquele condutor vai tomar, mesmo que não exista passagem para peões.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 24.º, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 47.º da LSRRPC e o artigo 103.º do CEP.

2. O condutor deve regular a velocidade de modo que, atendendo às características e ao estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições climatéricas, à intensidade do tráfego, designadamente, possa em condições de segurança fazer parar o veículo no espaço livre e disponível à sua frente para evitar acidentes.

3. Ao aproximar-se de uma passagem para peões o condutor deve sempre (n.ºs 1 e 2) deixar passar os peões que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem.

SECÇÃO VI

Ultrapassagem

Artigo 38.º

Regra geral

1. A ultrapassagem deve efectuar-se pela direita.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 28.º, n.º 1, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como referência o artigo 11.º da CTR e o artigo 36.º do CEP. Claro está com a alteração derivada do facto de na RAEM se dever circular pela esquerda.

2. A manobra de ultrapassagem é uma das mais complexas e delicadas da condução rodoviária porquanto exige que o condutor em tempo normal seja obrigado a passar pela direita, contorne o veículo que segue à sua frente e finalmente retome a sua esquerda após ter concluído a ultrapassagem, tudo isto avaliando correctamente a distância e a velocidade dos veículos que circulam em sentido contrário, bem como a potência instalada do seu veículo, por forma a efectuar a manobra em segurança.²⁸

Jurisprudência

I. *“As fases essenciais da ultrapassagem são quatro e devem ter a seguinte ordem: observação, fiscalização e advertência, manobra e retorno. Inicia-se a ultrapassagem quando a frente do veículo que*

²⁸ Sobre esta matéria para maiores desenvolvimentos consultar, Tolda Pinto, António Augusto, *ob. cit.*, páginas 123 e ss.

pretendendo fazer essa manobra atinge a retaguarda do que pretende ultrapassar e a frente daquele e a retaguarda deste se situam na mesma linha perpendicular ao eixo da via. Não constitui ultrapassagem no sentido restrito do artigo 10.º a circulação de veículos pela fila de trânsito da esquerda [direita] nas vias onde sejam permitidas duas ou mais no mesmo sentido, quando não houver lugar nas filas mais à direita [esquerda]. Ac. do STJ, de 14/06/1978, BMJ n.º 278, página 1082.

II. *“1. O conceito lato sensu de ultrapassagem abrange a passagem de um veículo automóvel para além de um outro, ainda que este último esteja parado junto ao eixo da via a aguardar a possibilidade de mudança de direcção para a esquerda. 2. Quem pretenda mudar de direcção e tenha, para o efeito, de contornar algum obstáculo existente na via, designadamente um veículo parado junto ao seu eixo, à espera de oportunidade para o mesmo fim, não deve iniciar a pretendida manobra previamente se ter certificado de que a mesma não compromete a segurança do trânsito. 3. Age com culpa inconsciente e dá exclusiva causa ao evento que o vitimou, implicando a desresponsabilização com base no risco, o condutor do velocípede motorizado que, ultrapassando pela esquerda um veículo pesado parado junto ao eixo da via e no enfiamento de um cruzamento, para mudar de direcção para a sua esquerda, entra na faixa de rodagem destinada a veículos automóveis em sentido contrário, é embatido por um veículo pesado que nela circula”, Ac. do STJ, de 6 de Novembro de 2003, doc. n.º SJ200311060035257, www.dgsi.pt/jstj.nsf.*

III. *“1. Se o condutor de uma viatura iniciar uma ultrapassagem imediatamente a seguir a um outro que antes a havia iniciado e este segundo, já no decurso da execução da manobra tiver de retomar a sua mão de trânsito de forma inopinada e repentina, fazendo que com essa manobra a viatura que circula imediatamente atrás de si vá embater na traseira do seu veículo, é ele o principal culpado e não aquele outro que no mesmo local havia iniciado também a ultrapassagem que concluiu sem colisão, embora de forma lenta. 2. O nexos de causalidade consiste, neste caso, na retomada da mão de trânsito de forma inesperada pelo condutor do veículo que pretende ultrapassar em 2.º lugar, sem que previamente se*

tenha certificado de que, sendo o primeiro veículo que iniciou a manobra de ultrapassagem como aconteceu, por ser previsível que aquela manobra seria lenta e que poderiam entretanto surgir veículos em sentido contrário, na faixa de rodagem da esquerda”, Ac. da Relação de Coimbra , de 13 de Abril de 2002, Proc. N.º 905/02, <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf>.

Artigo 39.º

Excepção

1. Deve fazer-se pela esquerda a ultrapassagem de veículo cujo condutor tenha assinalado a manobra de mudança de direcção para a direita, deixando livre a parte mais à esquerda da faixa de rodagem.

2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Anotações

Este artigo corresponde aos artigos 28.º, n.º 2, 70.º, n.º 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 37.º do CEP.

Jurisprudência

“I – Na dinâmica dum acidente em que são intervenientes dois veículos que seguem na mesma direcção de marcha, e em que o veículo que segue à frente se afasta para a esquerda [direita] e passa a ocupar essa faixa, o outro, que segue à retaguarda, ao procurar passar pela direita [esquerda] do primeiro veículo, limita-se, tão só, a seguir normalmente a sua linha de trânsito. II – Não há, nesta passagem pela direita [esquerda], do ponto de vista técnico-jurídico, uma verdadeira manobra de ultrapassagem pela direita [esquerda]. III. E não parece de exigir, à luz das regras do cumprimento de um condutor normal, que o condutor do veículo que segue à retaguarda, ao constatar que o veículo que o precede se afasta para faixa esquerda [direita], deva razoavelmente

pensar e representar que ele depois venha a mudar de direcção para a direita [esquerda]. Ac. da Relação de Évora, de 25-02-1993, BMJ n.º 4224, página 753.

Artigo 40.º

Manobra de ultrapassagem

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

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

1) A faixa de rodagem se encontra livre na extensão e largura necessárias para efectuar a manobra com segurança;

2) Nenhum condutor iniciou uma manobra para o ultrapassar;

3) O condutor que o antecede na sua via de trânsito não assinalou a intenção de ultrapassar um terceiro veículo ou de contornar um obstáculo;

4) Tem possibilidade de retomar normalmente lugar na sua via de trânsito.

3. Ao concluir a ultrapassagem, o condutor deve retomar o lugar na sua via de trânsito, tão cedo quanto o possa fazer, sem causar perigo para os outros utentes da via.

4. Se no mesmo sentido existirem duas ou mais vias de trânsito e o condutor, tendo concluído uma ultrapassagem, pretender realizar outra imediatamente, pode manter-se na via de trânsito que tomou, desde que não cause embaraço aos veículos de marcha mais rápida que se aproximem para o ultrapassar.

5. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

Este artigo corresponde aos artigos 29.º, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 11.º da CTR, o artigo 43.º da LSRRPC, os artigos 29.º e 34.º do CTB e o artigo 38.º do CEP.

Jurisprudência

I. *“I- Leva a efeito uma manobra irregular de ultrapassagem, com infracção do disposto no artigo 10.º, n.º 1, alínea b), do Código da Estrada,²⁹ o condutor que a meio de uma extensa recta não atenta no sinal luminoso de pisca-pisca do veículo que o precede, nem no facto de este ter abrandado a marcha e de se ter aproximado do eixo da via para voltar à esquerda [direita], e inicia a ultrapassagem utilizando a esquerda [direita] da faixa de rodagem, quando tinha espaço livre para o fazer pelo lado direito [esquerdo]. II - Concorre para o acidente, infringindo o disposto no artigo 11.º do Código da Estrada, o condutor do veículo que, pretendendo voltar para a esquerda [direita] após ter feito a devida sinalização, inicia a manobra e entra na faixa do seu lado esquerdo [direito], sem atender na aproximação de um veículo que o pretendia ultrapassar por esse mesmo lado. III - As condutas descritas constituem manobra perigosa, nos termos do artigo 61.º n.º 1, do Código da Estrada, sendo ambos os condutores responsáveis, com culpa grave, pela morte de um peão que, no momento da colisão dos veículos, se encontrava parado na placa triangular existente no centro do entroncamento, sendo aí colhido por um dos veículos que, após o embate, prosseguiu desgovernado a sua marcha, galgando aquela placa. IV- Não tendo a vítima em nada concorrido para o acidente, deve ser aplicada a ambos os réus pena de prisão efectiva, sendo de medida superior a do condutor que realiza a ultrapassagem, por ser um pouco mais grave a sua conduta, pois era fácil aperceber-se da manobra iminente a executar pelo outro condutor.”* Ac. do STJ, de 17-11-1982, BMJ n.º 321, página 297 e (<http://www.dgsi.pt/jstj/.nsf>).

²⁹ Esta numeração já não corresponde à actual do CEP.

II. I - “Não é exigível ao condutor do veículo ultrapassante que preveja e tome cautelas especiais para prevenir a hipótese de um comportamento anormal de um transeunte que, de forma súbita e inesperada, atravessa a estrada, surgindo encoberto por uma camioneta que se encontra parada do lado direito [esquerdo], atento o sentido de marcha do veículo. II – Mas se após o primeiro embate no menor, não abrandou a velocidade, vindo-o novamente a colher, age com culpa, pois podia e devia ter agido de outro modo, culpa bastante inferior à do menor ou a quem cabia a sua guarda.” Ac. do STJ, de 23-05-1990, (<http://www.dgsi.pt/jstj/nsf>).

Artigo 41.º

Obrigações de facultar a ultrapassagem

1. Todo o condutor deve, sempre que não exista obstáculo que o impeça, facultar a ultrapassagem, desviando-se o mais possível para a esquerda ou, nos casos previstos no n.º 1 do artigo 39.º, para a direita e não aumentar a sua velocidade enquanto não for ultrapassado.

2. Sempre que a largura livre da faixa de rodagem, o seu perfil ou o estado de conservação não permitam a ultrapassagem em condições de segurança, os automóveis pesados, as máquinas industriais e os veículos que transitem em marcha lenta devem reduzir a velocidade ou parar a fim de a facilitar.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 29.º, n.º 4, 30.º, n.º 1, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 72.º, n.ºs 1 e 5 do CE e teve ainda como referência o artigo 11.º da CTR e o artigo 39.º do CEP.

2. Ver notas ao artigo 38.º.

Artigo 42.º

Proibição de ultrapassagem

1. É proibida a ultrapassagem:

- 1) Imediatamente antes e nas passagens assinaladas para a travessia de peões;**
- 2) Nas lombas, curvas e outros locais de visibilidade insuficiente, salvo se para o mesmo sentido houver duas ou mais vias de trânsito devidamente demarcadas;**
- 3) Imediatamente antes e nas intersecções;**
- 4) Sempre que a largura da via seja insuficiente.**

2. A proibição da alínea 3) do número anterior cessa:

- 1) Quando o trânsito se faça no sentido giratório;**
- 2) Quando o condutor transite em via a que a sinalização conceda prioridade na intersecção;**
- 3) Quando se trate de ultrapassar um veículo de duas rodas;**
- 4) Quando o trânsito seja regulado por agente ou sinalização luminosa;**
- 5) Nos casos previstos no n.º 1 do artigo 39.º.**

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

4. Sempre que, existindo mais do que uma via de trânsito no mesmo sentido, os veículos ocupem toda a largura da faixa de rodagem destinada ao seu sentido de circulação, estando a sua velocidade dependente da dos que os precedem, não é considerado ultrapassagem o facto de os veículos de uma das vias seguirem a velocidade superior aos das outras.

5. No caso previsto no número anterior, o condutor que transite pela via de trânsito mais à esquerda não pode sair da respectiva fila, salvo para mudar de direcção ou estacionar.

6. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto nas alíneas 2), 3) ou 4) do n.º 1, n.º 3 ou n.º 5.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 28.º, n.ºs 3 a 6 e 70.º, n.º 3, 72.º, n.ºs 1 e 5 do CE e teve ainda como referência o artigo 43.º da LSRRPC, os artigos 32.º e 33.º do CTB e o artigo 41.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. Artigo relacionado: 22.º, considera insuficiente a visibilidade sempre que um condutor não possa avistar a faixa de rodagem em toda a sua largura numa extensão de, pelo menos, 50 metros.

4. Nos termos do disposto no artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, é proibido aos automóveis pesados efectuarem ultrapassagens nos tabuleiros da ponte e nos viadutos de acesso, sendo a infracção punida a título de infracção administrativa -artigo 145.º, n.º 1, alínea 10) desta lei- com uma multa de 6.000,00 patacas, estabelecida pelo artigo 3.º, n.º 2, alínea 4) do referido regulamento, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007, que alterou o artigo 3.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, conjugado com o n.º 5 daquele artigo 6.º.

5. Nos termos do disposto no artigo 8.º, n.º 3, do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, é proibida a ultrapassagem entre veículos automóveis na Ponte Nobre de Carvalho e, nos termos do n.º 4, na Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso é proibido aos automóveis pesados a ultrapassagem de outros veículos, sendo a

infracção punida a título de infracção administrativa -artigo 145.º, n.º 1, alínea 8) desta lei- com uma multa de 6.000,00 patacas, estabelecida pelo artigo 4.º, n.º 2, alínea 4) do referido regulamento, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007, que alterou o artigo 4.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, conjugado com o n.º 6 daquele artigo 8.º.

SECÇÃO VII

Mudança de direcção, inversão do sentido de marcha e marcha atrás

Artigo 43.º

Mudança de direcção

1. O condutor que pretenda mudar de direcção para a esquerda deve aproximar-se, com a necessária antecedência e o mais possível, do limite esquerdo da faixa de rodagem e efectuar a manobra no trajecto mais curto.

2. O condutor que pretenda mudar de direcção para a direita deve, com a necessária antecedência, tomar o lado direito da faixa de rodagem ou aproximar-se o mais possível do seu eixo, consoante a via esteja afecta a um ou dois sentidos, e efectuar a manobra de modo a entrar na que vai tomar pelo lado destinado ao seu sentido de circulação.

3. Se, no caso previsto no número anterior, tanto a via que vai abandonar como aquela em que pretende entrar se destinarem ao trânsito em ambos os sentidos, o condutor deve, salvo sinalização em contrário, efectuar a manobra de modo a dar a direita ao centro da intersecção.

4. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 31.º, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte os artigos 43.º e 44.º do CEP.

2. As cautelas que o condutor deve tomar ao pretender mudar de direcção tem a ver não só com o trânsito em sentido oposto como também com os condutores que o seguem na mesma via de trânsito. Assim deve atender à velocidade e à distância que o separa de qualquer veículo que circule em sentido contrário e deve anunciar, com a devida antecedência, a sua intenção de mudar de direcção através dos respectivos sinais.

3. Quando o condutor pretender efectuar a manobra de mudança de direcção deve anunciar com a necessária antecedência a sua intenção aos demais utentes da via, através do respectivo sinal, mantendo este enquanto durar a manobra e terminando logo que concluída a mesma (artigo 23.º, n.ºs 1 e 2).

Jurisprudência

I. *“Verifica-se mudança de direcção quando se inverte o sentido de marcha e, conseqüentemente, se vai ocupar a outra metade da rodovia em que se segue, ou quando tem de se atravessar metade daquela em que se entra, para se ocupar a posição adequada.”* Ac. do STJ, de 05-03-1963, *BMJ* n.º 125, página 452.

II. *“Infringe o disposto no artigo 11.º do Código da Estrada o condutor que, pretendendo virar à esquerda [direita], e após ter feito a devida sinalização, encostou o veículo mais à sua direita [esquerda], em vez de se aproximar do eixo da via e iniciou a manobra de mudança de direcção sem se assegurar previamente que dessa manobra não resulta perigo ou embaraço para o restante tráfego.”* Ac. do STJ, de 13-12-1990, *BMJ* n.º 402, página 537.

III. *“Deve ser considerado único culpado de um acidente de viação o condutor que inicia uma manobra de mudança de direcção para a*

esquerda [direita] por forma a cortar a estrada a um veículo que circula em sentido contrário e que, no momento, se encontra a cerca de 30 m.”
Ac. do STJ, de 29-10-1991, *BMJ* n.º 410, página 769.

Artigo 44.º

Inversão do sentido de marcha

1. A inversão do sentido de marcha só pode ser feita de modo a não causar perigo ou embaraço para o trânsito.

2. É proibido inverter o sentido de marcha:

1) Nas pontes, viadutos e túneis;

2) Nas lombas;

3) Nas curvas e intersecções de visibilidade insuficiente;

4) Nos locais onde a visibilidade ou demais características da via sejam impróprias para a sua realização.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 32.º, n.ºs 1 e 3, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 45.º do CEP.

2. Artigos relacionados: 22.º, 23.º e 45.º, n.º 2.

3. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

4. Esta manobra consiste em colocar o veículo em sentido oposto àquele em que seguia antes, devendo a manobra ser efectuada de modo a não perturbar nem embaraçar o trânsito normal, aproveitando ao máximo as possibilidades da via, devendo anunciar, por meio do correspondente sinal, a sua intenção aos demais utentes da via (artigo 23.º).

5. O condutor que vai inverter o sentido de marcha deve tomar todas as cautelas não só relativamente ao tráfego em sentido oposto como

também aos condutores que o seguem. Isto é deve atender à velocidade e à distância que o separa de qualquer veículo circulando em sentido contrário, prevenindo o risco de choque e evitando desvios bruscos. De qualquer modo, o condutor, ao efectuar esta manobra, ainda que previamente anunciada, não pode interferir com os direitos dos demais utentes da via, designadamente, os peões.

Jurisprudência

“I- De acordo com a matriz do C. Penal só é punível o facto praticado com dolo ou, nos casos especialmente previstos na lei, com negligência [artigo 12.º do CPM], previsão que ocorre em contra-ordenações estradais [nas contravenções a negligência é sempre punível-n.º 2 do artigo 123.º do CPM], agindo com negligência quem, por não proceder com o cuidado a que, segundo as circunstâncias é obrigado e de que é capaz: (a) representar como possível a realização de um facto que preenche um tipo de crime, mas actuar sem se conformar com essa realização; ou (b) não chegar sequer a representar a possibilidade de realização do facto. II- [...]. III- Se o agente inverteu a marcha em local onde essa manobra estava proibida por sinalização, não deve ser punido pela contra-ordenação correspondente, se um veículo de caixa alta que seguia à sua frente, o impediu de ver tal sinal, por não ser censurável o seu comportamento.”
Ac. do STJ, de 26-06-2003, (www.dgsi.pt/jstj).

Artigo 45.º

Marcha atrás

1. A marcha atrás só é permitida como manobra auxiliar ou de recurso, devendo realizar-se lentamente, no menor trajecto possível e de modo a não prejudicar o trânsito.

2. A marcha atrás é proibida nas situações previstas no n.º 2 do artigo anterior.

3. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 32.º, n.ºs 2, 3 e 4, 70.º, n.º 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 46.º do CEP.

2. Artigos relacionados: 34.º e 44.º, n.º 2.

3. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

4. O condutor só deve efectuar esta manobra de modo a que, da sua realização, não resulte perigo ou embaraço para o trânsito, devendo avisar com antecipação razoável os condutores que seguem na sua rectaguarda da sua intenção e agir com o máximo de rapidez e no menor trajecto possível.

5. A manobra de marcha atrás reveste um carácter excepcional e, como tal, só se deve recorrer a ela como manobra auxiliar ou de recurso, por exemplo para inverter o sentido de marcha em mais de um tempo, para estacionar ou no caso de cruzamento de veículos e apenas nos casos em que não possa ser substituída por qualquer outra manobra que envolva menos perigo. Assim, nos casos em que se recorra a esta manobra por mera comodidade está-se a praticar uma infracção.

6. A proibição referida no n.º 2 é uma proibição absoluta.

Jurisprudência

“I- O condutor de um veículo não é obrigado a prever ou contar com a falta de prudência dos restantes utentes da via – veículos, peões ou transeuntes – antes devendo razoavelmente partir do princípio de que todos cumprem os preceitos regulamentares do trânsito e observam os deveres de cuidado que lhes subjazem. II – A inobservância pelo condutor

de um automóvel de leis ou regulamentos faz presumir a sua culpa na produção do acidente. III – É exclusivamente culpado do acidente o condutor de um automóvel que saiu do parque de estacionamento da sua casa, efectuando uma manobra de marcha-atrás, sabendo que a 30 metros do local existia uma curva acentuada, ladeada por arbustos que dificultavam a visibilidade de quem circulasse na estrada, e entrou na via ocupando a hemifaixa de rodagem esquerda atenta a direcção que pretendia seguir, deixando apenas um espaço livre à sua direita de cerca de um metro, e nela circulando cerca de 3 metros, de tal modo que o condutor de um ciclomotor que, entretanto surgiu a circular por aquela hemifaixa (que a ele pertencia), naturalmente perturbado pela sua presença inopinada na via, foi com ele colidir frontalmente.” Ac. do STJ, de 25-06-2004, (www.dgsi.pt/jstj).

SECÇÃO VIII

Paragem e estacionamento

Artigo 46.º

Regras gerais

1. Considera-se paragem a imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para tomar ou largar passageiros ou para breves operações de carga ou descarga.

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

3. A paragem ou o estacionamento só são permitidos:

1) Na faixa de rodagem, paralelamente e o mais próximo possível da berma ou passeio do lado esquerdo da mesma, salvo nos casos em que sinalização especial, a disposição dos lugares de estacionamento ou a sua geometria indiquem outro modo;

2) Na faixa de rodagem, nos locais destinados a esse fim, mas no sentido do trânsito;

3) Fora das faixas de rodagem, nos locais especialmente adaptados ou destinados para o efeito.

4. O condutor, ao deixar o veículo estacionado, deve guardar os intervalos indispensáveis para a saída de outros veículos ou ocupação dos espaços vagos e tomar as precauções necessárias para evitar que ele se ponha em movimento.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Anotações

1. Corresponde ao artigo 33.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 13.º da CTR e o artigo 48.º do CEP.

2. Artigos relacionados: 124.º e 125.º.

3. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

4. Este artigo, para além do mais, define os conceitos de paragem e de estacionamento. Considera-se *paragem* a imobilização do veículo pelo tempo estritamente necessário para a tomada ou largada de passageiros ou para breves operações de carga ou descarga. Embora a lei, contrariamente ao n.º 1 do artigo 48.º do CEP, não o diga expressamente, o condutor, nos casos de paragem deve estar pronto a retomar a marcha e fazê-lo sempre que estiver a impedir ou a dificultar a passagem de outros veículos.

5. Por *estacionamento* entende-se a imobilização de um veículo a qual não constitua paragem e que não seja motivada por circunstâncias próprias da circulação. Logo o estacionamento exige uma paragem prévia do veículo, uma paragem demorada de duração indeterminada. Desde que o condutor saia do seu lugar e abandone os comandos (mesmo que

por breves instantes) e não se encontre a efectuar qualquer das operações breves de entrada/saída de passageiros ou de carga/descarga, deve entender-se que o veículo se encontra estacionado.

6. É proibida a paragem na Ponte Nobre de Carvalho, na Ponte da Amizade e nos respectivos Viadutos de Acesso (alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro), sendo que o desrespeito por esta proibição constitui infracção administrativa, por força da conversão operada pelo artigo 145.º, n.º 1, alínea 8) desta Lei, punida com a multa fixa de 900,00 patacas, estabelecida pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007 que alterou o artigo 4.º daquele regulamento.

7. É proibida a paragem na Ponte de Sai Van (alínea 1) do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento aprovado pelo REGA n.º 21/2005), sendo que o desrespeito por esta proibição constitui infracção administrativa, por força da conversão operada pelo artigo 145.º, n.º 1, alínea 10) desta Lei, punida com a multa fixa de 900,00 patacas, estabelecida pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007 que alterou o artigo 3.º daquele regulamento.

Jurisprudência

“Para efeitos estradais, enquadra-se no conceito de estacionamento e não no de paragem a imobilização de um veículo por cerca de 10 minutos em local de estacionamento proibido, com as portas fechadas, sem ninguém dentro e com os quatro «piscas» acesos.”. Ac. da Relação de Évora, de 12-11-1895, CJ, V, página 234.

Artigo 47.º

Proibição de paragem

1. É proibido parar:

- 1) Nas intersecções e a menos de 5 metros do prolongamento do limite mais próximo da faixa de rodagem transversal;**

- 2) Nas pontes, viadutos, túneis e, de um modo geral, em todos os lugares de visibilidade insuficiente;
- 3) A menos de 10 metros para um e outro lado dos sinais indicadores da paragem de veículos de transporte colectivo de passageiros;
- 4) Nas passagens assinaladas para travessia de peões;
- 5) A menos de 20 metros antes dos sinais luminosos e dos sinais verticais, com excepção dos que regulam a paragem e o estacionamento, se a altura dos veículos, incluindo a carga, encobrir os referidos sinais;
- 6) Nas pistas de velocípedes, nos separadores, nos ilhéus direccionais, nas placas centrais das rotundas com trânsito giratório e nos locais especialmente destinados ao trânsito de peões;
- 7) Nas faixas de rodagem sinalizadas com linha longitudinal contínua delimitadora de vias de trânsito, se a distância entre aquela e o veículo for inferior a 3 metros.

2. Por diploma complementar, podem ser estabelecidas outras situações em que seja proibida a paragem.

3. A paragem não permitida é punida com multa de 300,00 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

4. Sem prejuízo do disposto em diploma complementar, nas pontes, viadutos ou túneis, a paragem não permitida é punida com multa de 900,00 patacas.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 34.º e 72.º, n.º 2 e 5, do CE e teve também como referência o artigo 13.º da CTR e o artigo 49.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. É proibida a paragem na Ponte Nobre de Carvalho, na Ponte da Amizade e nos respectivos Viadutos de Acesso (alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro), sendo que o desrespeito por esta proibição constitui infracção administrativa, por força da conversão operada pelo artigo 145.º, n.º 1, alínea 8) desta Lei, punida com a multa fixa de 900,00 patacas, estabelecida pelo artigo 4.º, n.º 1, alínea a) e n.º 2, alínea 1), na redacção dada pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007.

4. É proibida a paragem na Ponte de Sai Van (alínea 1) do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento aprovado pelo REGA n.º 21/2005), sendo que o desrespeito por esta proibição constitui infracção administrativa, por força da conversão operada pelo artigo 145.º, n.º 1, alínea 10) desta Lei, punida com a multa fixa de 900,00 patacas, estabelecida pelo artigo 3.º, n.º 1, alínea 1) e n.º 2, alínea 1), na redacção dada pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007.

Artigo 48.º

Proibição de estacionamento

1. É proibido o estacionamento de veículo nas situações previstas no artigo anterior e ainda:

- 1) Nas faixas de rodagem, em segunda fila;**
- 2) Nas vias em que impeça a formação de uma ou de duas filas de trânsito, conforme este se faça num ou nos dois sentidos;**
- 3) Nos locais em que impeça a saída de outros veículos devidamente estacionados;**
- 4) A menos de 5 metros para um e outro lado dos postos de abastecimento de combustíveis;**

- 5) De modo a impedir ou a embaraçar o acesso de veículos ou peões às propriedades ou a lugares de estacionamento, nos locais por onde tal acesso efectivamente se pratique;
- 6) Nos locais destinados, mediante sinalização, ao estacionamento de certos veículos;
- 7) Nos passeios e zonas para peões;
- 8) De máquinas industriais, reboques ou semi-reboques, quando estes não se encontrem atrelados ao veículo tractor, salvo nos parques destinados a esse fim.

2. Por diploma complementar, podem ser estabelecidas outras situações em que seja proibido o estacionamento.

3. O estacionamento não permitido é punido com multa de 300,00 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

4. Sem prejuízo do disposto em diploma complementar, nas pontes, viadutos ou túneis, o estacionamento não permitido é punido com multa de 900,00 patacas.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto na alínea 8) do n.º 1.

6. Se o infractor mantiver ou reiterar a conduta ilícita no mesmo local, considera-se que existe uma infracção administrativa autónoma por cada período de 24 horas em que a conduta ilícita for novamente detectada.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 35.º, 70.º, n.ºs 1, 2 e 4, 72.º, n.ºs 1 e 5 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 13.º da CTR, os artigos 56.º e 93.º da LSRRPC e o artigo 50.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 31/78/M, de 30 de Setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 22/88/M, de 28 de Março, Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro, Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, REGA n.º 21/2005 e Portaria n.º 71/88/M, de 28 de Março.

3. É proibido o estacionamento na Ponte Nobre de Carvalho, na Ponte da Amizade e nos respectivos Viadutos de Acesso (alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro), sendo que o desrespeito por esta proibição constitui infracção administrativa, por força da conversão operada pelo artigo 145.º, n.º 1, alínea 8) desta Lei, punida com a multa fixa de 900,00 patacas, estabelecida pelo artigo 4.º, n.º 2, alínea 1), na redacção dada pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007.

4. É proibido o estacionamento na Ponte de Sai Van (alínea 1) do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento aprovado pelo REGA n.º 21/2005), sendo que o desrespeito por esta proibição constitui infracção administrativa, por força da conversão operada pelo artigo 145.º, n.º 1, alínea 10) desta Lei, punida com a multa fixa de 900,00 patacas, estabelecida pelo artigo 3.º, n.º 1, alínea 1) e n.º 2, alínea 1), na redacção dada pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007.

5. Nos termos da alínea 10) do artigo 3.º do REGA n.º 3/2008, a DSAT tem por atribuições «fiscalizar o funcionamento dos parques de estacionamento, com oferta ao público e dos lugares de estacionamento tarifados localizados nas vias públicas e supervisionar as respectivas actividades de exploração».

6. Podem ser utilizadas linhas contínuas de cor amarela, apostas no bordo da faixa de rodagem, indicativas de proibição de paragem ou de estacionamento desse lado da faixa de rodagem e em toda a extensão dela (Artigo único da Portaria n.º 71/88/M, de 28 de Março).

7. O Decreto-Lei n.º 31/78/M, de 30 de Setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 22/88/M, de 28 de Março define os casos de

estacionamento abusivo (artigo 1.º), a notificação dos respectivos proprietários para a sua retirada (artigo 2.º), o bloqueamento e a remoção dos veículos (artigo 3.º), a responsabilidade dos proprietários pelas despesas de remoção e recolha (artigo 4.º), as taxas devidas (artigo 5.º) e a aquisição do veículo por abandono, pela RAEM (artigos 6.º a 12.º).

8. O artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro proíbe o estacionamento de veículos pesados com três ou mais eixos e de contentores fora das zonas demarcadas para o efeito.

SECÇÃO IX

Transporte de pessoas e de carga

Artigo 49.º

Regras gerais

1. **É proibido entrar ou sair dos veículos ou carregar ou descarregar os mesmos sem que estes estejam completamente imobilizados.**

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

3. **É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.**

Anotações

1. Corresponde aos artigos 36.º, n.º 6 e 38.º, n.º 2 do CE e teve como fonte o artigo 14.º da CTR e o artigo 53.º do CEP.

2. Artigo relacionado: 23.º.

3. Este artigo estabelece que, desde que o veículo inicie a sua marcha, é proibido entrar ou sair dele ou proceder a descarga. O n.º 2 fixa a duração temporal da entrada e saída de passageiros e das operações de carga e descarga, as quais se devem fazer o mais rapidamente possível quando o veículo se não encontrar devidamente estacionado. Nos casos de estacionamento permitido não existem limites temporais desde que os passageiros ou a carga não ocupem a faixa de rodagem.

4. Quando o condutor pretender parar ou estacionar (artigo 23.º) deve anunciar com a necessária antecedência a sua intenção aos demais utentes da via, através do correspondente sinal, devendo o mesmo manter-se enquanto durar a manobra e cessar logo a mesma esteja concluída.

Artigo 50.º

Transporte de pessoas

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

2. **Salvo condições excepcionais fixadas em diploma complementar, é proibido o transporte de pessoas fora dos assentos, excepto no caso de crianças, quando transportadas ao colo, no banco da retaguarda.**

3. **Os passageiros, sempre que possível, devem entrar e sair pelo lado da berma ou passeio junto do qual o automóvel esteja parado ou estacionado.**

4. **É proibido o transporte de crianças com idade inferior a 12 anos no banco da frente dos automóveis, salvo se, cumulativamente:**

- 1) **Estes não possuírem banco da retaguarda;**
- 2) **Tal transporte se fizer utilizando equipamento de retenção adaptado ao tamanho e peso da criança.**

5. É proibido ao condutor e aos passageiros de um veículo:

- 1) Abrir ou manter abertas as portas sem que este se encontre completamente imobilizado;**
- 2) Abrir ou manter abertas as portas ou sair do veículo sem previamente se ter certificado que daí não resulta perigo ou embaraço para os demais utentes da via.**

6. O transporte de passageiros em serviços remunerados, designadamente as condições relativas ao exercício das respectivas actividades é objecto de diploma complementar.

7. É punido com multa de 300,00 patacas por pessoa encontrada nessas situações o condutor que infringir o disposto nos n.ºs 1, 2 ou 4.

8. É punido com multa de 300,00 patacas o condutor que infringir o disposto no n.º 5.

9. É punido com multa de 300,00 patacas o passageiro que infringir o disposto nos n.ºs 3 ou 5.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 36.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 49.º da LSRRPC, *The Basic Road Rules and Regulations* de Singapura³⁰, o artigo 49.º do CTB e os artigos 54.º e 55.º do CEP.

2. Diploma relacionado: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.

3. O n.º 4 deste artigo proíbe, o que não acontecia antes, o transporte de crianças com idade inferior a 12 anos no banco da frente dos automóveis salvo quando, cumulativamente, estes não possuam banco da retaguarda e seja utilizado equipamento de retenção adaptado ao tamanho e ao peso da criança. E fê-lo bem porquanto são bem conhecidos os

³⁰ Em Singapura uma criança com menos de 8 anos que seja transportada no banco da frente deve usar uma cadeira e um cinto de segurança.

perigos do transporte de crianças no banco da frente e a frequência desses comportamentos.

4. É proibido, na Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, o transporte de pessoas fora das cabinas dos veículos (artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro) sendo a violação desta proibição considerada infracção administrativa, por força da conversão operada pela alínea 8) do n.º 1 do artigo 145.º desta Lei, punida com uma multa de 500,00 patacas por pessoa (n.º 2, do artigo 19.º do citado regulamento).

5. Na Ponte de Sai Van é proibido o transporte de pessoas fora das cabinas dos veículos (artigo 17.º, n.º 1, do Regulamento aprovado pelo REGA n.º 21/2005) sendo a violação desta proibição considerada infracção administrativa, por força da conversão operada pela alínea 10) do n.º 1 do artigo 145.º desta Lei) punida com uma multa de 500, 00 patacas por pessoa (n.º 2, do artigo 17.º do citado regulamento).

6. Entende-se por assento o espaço legalmente destinado a cada passageiro, conforme consta do acto de aprovação do modelo de veículo e por lotação o número de pessoas que o veículo pode transportar, incluindo o condutor.

Artigo 51.º

Cinto de segurança

1. É obrigatório o uso de cinto de segurança pelo condutor e pelos passageiros transportados no banco da frente dos automóveis ligeiros.

2. A obrigatoriedade do uso de cinto de segurança pode ser estendida, por diploma complementar, aos passageiros transportados no banco de trás ou a outras espécies de veículos automóveis.

3. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, quem não utilize ou utilize incorrectamente o cinto de segurança é punido com multa de 300,00 patacas.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo anterior, o condutor de automóvel ligeiro que transporte passageiro com idade inferior a 16 anos no banco da frente do veículo e permita que este não utilize ou utilize incorrectamente o cinto de segurança é punido com multa de 300,00 patacas.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 37.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 82.º do CEP.

2. O artigo 37.º do CE já previa o uso do cinto de segurança mas condicionava a sua obrigatoriedade a regulamentação a qual nunca logrou ver a luz do dia.

3. Por enquanto a lei apenas obriga o uso de cinto de segurança para os passageiros transportados no banco da frente dos automóveis ligeiros, no entanto o n.º 2 prevê a possibilidade de esta obrigatoriedade vir a ser estendida, por diploma complementar, aos passageiros transportados no banco de trás e a outros veículos.

4. Na verdade é hoje reconhecida a vantagem do uso de cintos de segurança para todos os ocupantes, incluindo os transportados no banco de trás³¹, mas a lei optou por uma introdução gradual da medida atendendo ao facto de a maioria das ruas de Macau serem citadinas logo onde, por regra, não são atingidas grandes velocidades.

5. *«Se estiver a andar no carro a 20 km/hora e tiver um acidente, a sua cabeça será projectada a cerca de 20 km/hora contra o pá-brisas. Imagine o que pode acontecer a 50, 80, ou 100 km/hora»*, <http://www.libertyseguros.pt/Tips.aspx?tabId=&stabIdx=1>.

³¹ «Num choque a 50 km/hora se não usar cinto de segurança, vai bater no banco da frente e em quem estiver nele, com uma força entre 30 a 60 vezes superior ao peso do corpo», <http://www.libertyseguros.pt/Tips.aspx?tabId=&stabIdx=1>.

Artigo 52.º**Carga e descarga**

1. A carga e a descarga de veículos na via pública devem ser feitas pelo lado da berma ou passeio junto da qual aqueles se encontrem parados ou estacionados ou pela retaguarda.

2. Sem prejuízo das normas aplicáveis aos veículos que efectuem transportes especiais, é proibido o trânsito de veículos carregados por tal forma que possam constituir perigo ou embaraço para os outros utentes da via ou danificar os pavimentos, infra-estruturas, mobiliário urbano ou construções marginais das mesmas.

3. Na colocação e na disposição da carga deve, em especial, prover-se a que :

- 1) Fique assegurado o equilíbrio do veículo, quando imobilizado ou em marcha;**
- 2) Não possa vir a cair sobre a via ou a oscilar por forma que torne perigoso ou incómodo o seu transporte ou provoque a projecção de detritos ou materiais na via pública;**
- 3) Não reduza a visibilidade do condutor;**
- 4) Não arraste pelo pavimento;**
- 5) Não seja excedida a altura de 4 metros a contar do solo;**
- 6) Tratando-se de veículos destinados ao transporte de passageiros, aquela não prejudique a correcta identificação dos dispositivos de sinalização, de iluminação e da chapa de matrícula e não ultrapasse os contornos envolventes do veículo;**
- 7) Tratando-se de veículo de transporte de mercadorias, aquelas se contenham, em comprimento e largura, nos limites da caixa.**

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

5. É proibido o transporte de carga cujo peso seja superior ao máximo legalmente previsto.

6. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

7. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, é punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto nos n.ºs 2, 3 ou 5.

8. O transporte de carga cujo peso seja superior em 20% ou mais, do que o peso máximo legalmente previsto, é punido com multa de 3.000,00 patacas.

Anotações

1. Corresponde ao artigo 38.º do CE e teve também como fonte o artigo 102.º do CTB e os artigos 56.º e 57.º do CEP.

2. Diploma relacionado: Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro.

3. O n.º 2 deste artigo carece, em nossa opinião, de ser regulamentado de forma completa no que toca aos pesos permitidos, condições de segurança, transporte de contentores de grandes dimensões, qualificações dos condutores, etc.

4. O excesso de carga é, sem qualquer margem para dúvidas, perigoso para a segurança rodoviária e um facto potencialmente causador de acidentes de viação. Isto porque um veículo automóvel circulando com excesso de carga, em relação ao peso bruto máximo permitido, ou seja aquele para que foi construído de fábrica (e que consta do livrete), fica prejudicado na sua segurança porquanto os travões não estão feitos para suportar esse esforço adicional e a própria suspensão deixa de funcionar normalmente, sendo que o comportamento dinâmico do veículo fica abaixo do desejável. Mas não é só o peso em si que importa mas também

a própria distribuição equilibrada da carga pela caixa do veículo, sob pena de a direcção poder ser afectada no seu equilíbrio e eficácia.

Acresce a tudo isto, o facto de o excesso de carga provocar uma deterioração anormal nos pisos das estradas, o que, para além dos custos de reparação e manutenção, tem também consequências negativas ao nível da segurança rodoviária.

5. O limite de peso consta do n.º 2 do artigo 23.º do Regulamento do Código da Estrada (agora designado pelo REGA n.º 15/2007, como Regulamento do Trânsito Rodoviário) – ex. 2 eixos – 16 toneladas; 3 ou mais eixos- 22 toneladas, etc. Mas importa frisar a este propósito que o efeito do excesso de carga é exponencial, pois pode gerar estragos permanentes na estrutura da rodovia. Assim se o limite de peso permitido para um veículo for excedido em 20% é como se passassem seis camiões a mais, por cada passagem do veículo com aquele excesso de peso. Sendo que estes danos podem ser mais relevantes em obras de arte como viadutos e pontes. Acresce que o excesso de peso deforma as estruturas dos pavimentos e causa brechas por onde a água das chuvas se infiltra provocando danos acrescidos no piso, com todos os inerentes custos de restauração mas também com perigos para os utentes das vias, designadamente os condutores de veículos de duas rodas.

6. Os n.ºs 5 e 8 proíbem e punem o transporte de carga cujo peso seja superior ao máximo legalmente permitido, fixado no n.º 2 do artigo 23.º do Regulamento do Trânsito Rodoviário, o qual, nos automóveis ligeiros de mercadorias e em todos os automóveis pesados, deve ser inscrito no exterior, do lado direito, em caracteres bem visíveis: peso bruto e tara.

7. Este artigo estabelece uma clara distinção entre as situações de excesso de carga leve e de excesso grave, consoante esse excesso seja inferior ou igual a 20% do peso fixado para cada veículo, ou superior, respectivamente. No primeiro caso a multa é de 900,00 patacas e no segundo de 3.000,00 patacas. Montante este – para o excesso de carga superior a 20% - excessivamente baixo se o compararmos com as demais multas, como por exemplo as devidas pelo excesso de velocidade.

8. Nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 85.º o proprietário do veículo responde subsidiariamente pelo pagamento das multas previstas neste artigo, salvo quando haja utilização abusiva do veículo.

9. «É proibida a conferência, carga ou descarga, formação ou decomposição de contentores na via pública, nomeadamente nas vias de acesso ou marginais aos portos de Macau, excepto se devidamente autorizado», artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro.

Bibliografia

- Kirsty McIntyre, Manager, Legislation and Compliance, National Road Transport Commission e Barry Moore, Director, Strategy; National Road Transport Commission, *National Road Transport Compliance and Enforcement Reforms: On the Road to a New National Culture of Compliance*, comunicação apresentada na conferência: «Current Issues In Regulation: Enforcement and Compliance Conference convened by the Australian Institute of Criminology in conjunction with the Regulatory Institutions Network, RSSS, Australian National University and the Division of Business and Enterprise, University of South Australia, realizada em Melbourne, nos dias 2 e 3 de Setembro de 2002.

Artigo 53.º

Transporte de matérias perigosas

1. Os veículos que efectuem o transporte de matérias perigosas devem ser devidamente sinalizados.

2. Os veículos referidos no número anterior só podem estacionar em locais destinados para o efeito, salvo nos casos e em condições excepcionais fixadas em diploma complementar.

3. Na caixa do veículo não podem ser transportados simultaneamente passageiros e matérias perigosas.

4. A classificação das matérias perigosas, as demais condições de circulação e de estacionamento e respectiva sinalização são fixadas por diploma complementar.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir qualquer das disposições dos n.ºs 1 a 3.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 47.º, 70.º, n.ºs 1 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 48.º da LSRRPC.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, REGA n.º 21/2005 e Decreto-Lei n.º 29/90/M, de 25 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 32/94/M, de 29 de Junho.

3. O transporte de combustíveis líquidos ou gasosos e de produtos inflamáveis na Ponte de Sai Van é proibido no tabuleiro inferior (n.º 4 do artigo 14.º do Regulamento aprovado pelo REGA n.º 21/2005) e no tabuleiro superior e nos viadutos de acesso só pode ser efectuado em veículos especiais, com características aprovadas e os quais devem possuir uma adequada ligação à terra, através de uma correia metálica flexível e entrançada (n.º 1 do artigo 14.º do Regulamento da Ponte de Sai Van), podendo ainda, por razões de segurança, a DSAT, estabelecer o horário de travessia da Ponte (n.º 2).

4. O transporte de matérias explosivas na Ponte de Sai Van depende de autorização prévia da DSAT, a qual deve fixar, para cada caso, o horário e as condições em que esse transporte pode ser efectuado (n.º 3).

5. O desrespeito pelos condicionamentos e (ou) pelas condições estabelecidas na autorização de circulação fixadas pela DSAT, constitui infracção administrativa (alíneas 8) e 10) do n.º 1 do artigo 145.º desta Lei) punida com uma multa fixa de 6.000,00 patacas, estabelecida pelos artigos 8.º e 11.º do REGA n.º 15/2007, que deram nova redacção ao artigo 4.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos

de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e ao artigo 3.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, respectivamente.

6. O transporte de combustíveis e produtos inflamáveis na Ponte da Amizade³² encontra-se regulado no artigo 16.º do seu Regulamento, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.

Artigo 54.º

Transporte de matérias especiais

1. O transporte de carnes para consumo só é permitido em veículos de caixa fechada e em perfeitas condições de higiene.

2. O transporte de animais mortos, peles verdes, resíduos, matérias insalubres ou de mau cheiro ou estrumes só é permitido em veículos de caixa fechada ou que, sendo de caixa aberta, transportem os referidos materiais em recipientes hermeticamente fechados.

3. Os veículos que efectuem o transporte de matérias pulverulentas só podem transitar de forma a evitar que estas se espalhem pelo ar ou pelo solo, para o que devem as mesmas, quando o veículo não estiver equipado com caixa fechada, ser integralmente cobertas com a colocação de oleados, lonas ou outros materiais adequados, de dimensões suficientes.

4. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 47.º, n.ºs 5, 6 e 8, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3 do CE.

³² Actualmente a Ponte Nobre de Carvalho encontra-se aberta apenas ao trânsito de veículos de transportes públicos de passageiros.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. Na Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso é proibido o transporte de gado em veículos que não disponham de taipais laterais fechados, de altura superior à dos animais transportados (artigo 18.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro). A infracção é considerada infracção administrativa por força da conversão operada pela alínea 8), do n.º 1, do artigo 145.º desta Lei e punida com a multa fixa de 3.000,00 patacas, estabelecida pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007, que deu nova redacção ao artigo 4.º do citado regulamento, conjugado com o artigo 18.º, n.º 2 do citado regulamento.

4. Na Ponte de Sai Van é proibido o transporte de gado em veículos que não disponham de taipais laterais fechados, de altura superior à dos animais transportados (artigo 16.º do Regulamento aprovado pelo REGA n.º 21/2005). A infracção é considerada infracção administrativa por força da conversão operada pela alínea 10), do n.º 1, do artigo 145.º desta Lei e punida com a multa fixa de 3.000,00 patacas, estabelecida pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007, que deu nova redacção ao artigo 3.º do citado regulamento, conjugado com o seu artigo 16.º, n.º 2.

SECÇÃO X

Serviço de urgência e transporte colectivo de passageiros

Artigo 55.º

Veículos prioritários

1. O condutor de veículo prioritário pode, quando a sua missão o exigir, deixar de cumprir regras e sinais de trânsito, com excepção dos sinais dos agentes reguladores do trânsito.

2. O condutor referido no número anterior não pode, porém, em circunstância alguma, pôr em perigo os demais utentes da via, sendo

designadamente, obrigado a suspender a sua marcha nas seguintes situações:

1) Perante o sinal luminoso vermelho de regulação do trânsito, embora possa prosseguir, sem esperar que a sinalização mude, depois de tomadas as devidas precauções;

2) Perante o sinal de paragem obrigatória na intersecção.

3. A marcha urgente deve ser assinalada através da utilização dos sinais especiais.

4. É proibida a utilização dos sinais que identificam a marcha de um veículo prioritário quando o respectivo veículo não transite em missão de polícia, em missão urgente de socorro ou de serviço urgente de interesse público.

5. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 44.º, 70.º, n.ºs 3 e 4, 72.º, n.ºs 1 e 5 e 75.º n.ºs 2 e 3, do CE e teve também como fonte os artigos 15.º e 53.º da LSRRPC, o artigo 29.º do CTB e o artigo 64.º do CEP.

2. Artigos relacionados: 24.º, 25.º, 34.º e 56.º.

Jurisprudência

I. *“As ambulâncias só gozam do direito de prioridade de passagem do artigo 8.º, n.ºs 1 e 2, alínea a) do Código da Estrada [n.º 1 deste artigo], desde que como nele se diz, «assinalem convenientemente a sua marcha» [n.º 3 deste artigo], e não se podem considerar nessas condições as que circulem com o sinal luminoso rotativo instalado no tejadilho mas sem utilização simultânea do sinal sonoro ou sirene”.* Ac. da Relação de Lisboa, de 28-07-72, BMJ n.º 219, página 251.

II. “ Não indica o artigo 8.º, n.º 2, alínea a) do Código da Estrada [n.º 3 deste artigo] quais os meios adequados de sinalização da marcha das ambulâncias para que gozem de prioridade, mas tem de entender-se que preenche tal condicionalismo, a sinalização que, dentro dos dispositivos sonoros e luminosos de que são providas, satisfaça eficiente e conveniente a respectiva função. Assim, num cruzamento em campo aberto, em local de perfeita e livre visibilidade de qualquer dos lados e sem obstáculos que reduzam o âmbito visual dos condutores, o dispositivo luminoso rotativo será suficiente e eficaz; mas não será se a configuração e condições particulares do cruzamento impuserem limitações à respectiva visibilidade”. Ac. da Relação de Lisboa, de 20-02-1974, BMJ n.º 234, página 325.

Artigo 56.º

Comportamento perante veículos prioritários

1. Os utentes da via pública devem deixar livre a passagem, detendo a sua marcha se necessário, para permitir o trânsito de veículos prioritários.

2. A fim de permitir o trânsito de um veículo prioritário que circule em via congestionada deve o condutor deixar livre uma passagem do lado direito da faixa de rodagem afecta ao seu sentido de marcha.

3. Se existir corredor de circulação, o condutor deve facilitar a entrada do veículo prioritário nesse corredor.

4. Os veículos, ainda que legalmente estacionados em locais da via pública, que possam obstar à circulação de veículos prioritários podem ser removidos dos seus locais, pelos agentes das entidades fiscalizadoras.

5. As regras previstas nos n.ºs 1 a 4 devem ser seguidas igualmente em relação a veículos particulares, quando estes sejam utilizados

no transporte de feridos ou de pessoas doentes em estado grave, assinalando devidamente a sua marcha urgente, designadamente através dos sinais intermitentes avisadores de perigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 45.º e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve também como fonte o artigo 53.º da LSRRPC, o artigo 29.º do CTB e o artigo 65.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. O artigo 19.º do Regulamento da Ponte de Sai Van estabelece as regras a que deve obedecer, na Ponte, a cedência de passagem a veículos de socorro ou a veículos particulares quando estes sejam utilizados no transporte de feridos ou de pessoas doentes, em estado grave, nos casos em que estes veículos assinalem devidamente a sua marcha.

4. O artigo 21.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, estabelece que, à aproximação de qualquer veículo de socorro, os condutores devem continuar a circular, tão próximo quanto possível do passeio ou berma, reduzindo a velocidade ao limite mínimo de modo a facilitar a ultrapassagem pelos referidos veículos (n.º 1), devendo proceder de modo idêntico relativamente a veículos particulares, quando estes sejam utilizados no transporte de feridos ou pessoas doentes, em estado grave, desde que assinalando devidamente a sua marcha (n.º 2).

5. O desrespeito das regras referidas nas anotações anteriores constitui contravenção punível pelo n.º 4 do artigo 102.º desta Lei com multa de 1.000,00 a 5.000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses ou, em caso de reincidência, com a pena de multa de 2.000,00 a 10.000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano (n.º 5).

Artigo 57.º**Utilização abusiva de sinais de marcha urgente**

- 1. É proibido o abuso de utilização, por veículos particulares, de sinais de marcha urgente prevista no n.º 5 do artigo anterior.**
- 2. É punido com multa de 900,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.**

Anotações

Este artigo, bem como o n.º 5 do artigo anterior, teve como fonte os n.ºs 4 e 6 do artigo 64.º do CEP.

Artigo 58.º**Transporte colectivo de passageiros**

- 1. O condutor deve reduzir a velocidade ou parar, a fim de facilitar aos veículos de transporte colectivo de passageiros retomar a marcha, à saída das paragens sinalizadas.**
- 2. O condutor de veículos de transporte colectivo de passageiros deve parar nos locais especialmente adaptados ou destinados para o efeito ou, na ausência destes, o mais próximo possível da berma ou passeio do lado esquerdo da faixa de rodagem.**
- 3. Ao retomar a marcha o condutor referido no número anterior deve assinalar devidamente a manobra e tomar as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.**
- 4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.**

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 46.º e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve ainda como fonte o artigo 20.º do CEP.

2. Artigos relacionados: 47.º, n.º 1, alínea 3) e 48.º da LTR.

3. No n.º 1 estabelece-se uma regra geral de prioridade para os veículos de transportes colectivos de passageiros que retomam a sua marcha após paragem nas paragens assinaladas para o efeito, mas não se trata de uma prioridade absoluta porquanto o n.º 3 impõe ao condutor destes veículos que, em caso algum, retome a sua marcha sem tomar as precauções necessárias para evitar riscos de acidentes e, nomeadamente, sem assinalar a sua intenção, obviamente que com os sinais indicadores de mudança de direcção.

SECÇÃO XI

Comportamento em caso de avaria ou acidente

Artigo 59.º

Imobilização

1. Em caso de imobilização forçada, por avaria ou acidente, o condutor deve retirar o veículo da faixa de rodagem para a esquerda no sentido da sua marcha, salvo se tal for materialmente impossível.

2. Enquanto o veículo não for devidamente estacionado ou removido, o condutor deve ainda adoptar as medidas necessárias para que os outros utentes da via se apercebam da sua presença, designadamente através dos sinais intermitentes avisadores de perigo.

3. O condutor deve providenciar no sentido de o veículo imobilizado ser removido da via o mais rapidamente possível.

4. São proibidas as reparações de veículos na via pública, salvo para as avarias fácil e rapidamente remediáveis que se tornem indispensáveis ao prosseguimento da marcha.

5. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.ºs 1, 3 ou 4.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 41.º, 70.º, n.ºs 2 e 4, 72.º, n.ºs 1 e 5 e 75.º, n.ºs 2 e 3 do CE e teve também como fonte os artigos 52.º e 70.º da LSRRPC, o artigo 46.º do CTB e o artigo 87.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. Artigo relacionado: 125.º (Bloqueamento e remoção).

4. Nos termos do artigo 10.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, são aí proibidas quaisquer reparações e o reboque dos veículos avariados apenas pode ser efectuado por veículos especialmente destinados a esse efeito (artigo 12.º). As infracções a estas disposições foram convertidas em infracções administrativas pelo artigo 145.º, n.º 1, alínea 10) desta Lei e são punidas com uma multa fixa de 1.500,00 patacas, estabelecida pelos n.º 4 do artigo 10.º e artigo 12.º daquele regulamento, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007.

5. A imobilização por falta de combustível (na Ponte de Sai Van) é proibida e punida, por força das alterações referidas na nota anterior, com a multa fixa de 1.500,00 patacas.

6. Em caso de avaria ou de falta de combustível na Ponte de Sai Van, o veículo deve ser sinalizado pelo condutor com as luzes indicadoras de perigo e os ocupantes do veículo, enquanto aguardam a chegada de socorros, devem permanecer dentro do mesmo ou, se tal não for possível, à frente dele (n.º 2 do artigo 10.º), devendo o condutor do veículo imobilizado assinalar aos outros que o podem ultrapassar, não podendo em caso algum deslocar o veículo pelos seus próprios meios. A infracção é

punida com uma multa fixa (do mesmo modo que nas situações das notas anteriores) de 1.500,00 patacas.

7. Nos termos do artigo 12.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, são aí proibidas quaisquer reparações e o reboque dos veículos avariados apenas pode ser efectuado por veículos especialmente destinados a esse efeito (artigos 12.º e 14.º). As infracções a estas disposições foram convertidas em infracções administrativas pelo artigo 145.º, n.º 1, alínea 8) desta Lei e são punidas com uma multa fixa de 1.500,00 patacas, estabelecida pela alínea 2) do n.º 2 do 4.º do citado regulamento, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 8º do REGA n.º 15/2007.

8. A imobilização por falta de combustível (nas pontes a que se refere a nota anterior) é proibida e punida, por força das alterações referidas na nota anterior, com a multa fixa de 1.500,00 patacas.

9. Em caso de avaria ou de falta de combustível na Ponte de Sai Van, o veículo deve ser sinalizado pelo condutor com as luzes indicadoras de perigo e os ocupantes do veículo, enquanto aguardam a chegada de socorros, devem permanecer dentro do mesmo ou, se tal não for possível, à frente dele (n.ºs 2 a 4 do artigo 10.º do Regulamento), devendo o condutor do veículo imobilizado assinalar aos outros que o podem ultrapassar, não podendo em caso algum deslocar o veículo pelos seus próprios meios. O mesmo se passa na Ponte Nobre de Carvalho e na Ponte da Amizade (n.ºs 2 a 4 do artigo 12.º do respectivo regulamento). A infracção é punida com uma multa fixa (do mesmo modo que nas situações das notas anteriores) de 1.500,00 patacas.

Jurisprudência

“Só existirá paragem forçada (artigo 26.º, n.º 4, do Código da Estrada) quando, por circunstâncias alheias à vontade do condutor, este

se veja em absoluto impossibilitado de prosseguir a sua marcha”. Ac. da Relação de Coimbra, de 28-03-84, *BMJ* n.º 335, página 351.

Artigo 60.º

Avaria nas luzes

1. De noite ou quando a visibilidade for insuficiente, é proibido o trânsito de veículos sem iluminação por avaria de luzes.

2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior.

Anotações

Este artigo corresponde aos artigos 42.º, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE.

SECÇÃO XII

Trânsito em certas vias ou troços

Artigo 61.º

Cruzamentos e entroncamentos

1. O condutor não deve entrar num cruzamento ou num entroncamento, ainda que as regras de cedência de passagem ou a sinalização luminosa lho permitam, se for previsível que, tendo em conta a intensidade do trânsito, fique nele imobilizado, perturbando a circulação transversal.

2. O condutor de veículo imobilizado num cruzamento ou num entroncamento em que o trânsito seja regulado por sinalização luminosa

pode sair dele sem esperar que a circulação seja aberta no seu sentido de trânsito, desde que não perturbe os outros utentes.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 26.º do CE e teve também como fonte o artigo 45.º do CTB e o artigo 69.º do CEP.

2. Artigo relacionado: 34.º (princípio geral sobre cedência de passagem).

3. Este preceito pretende garantir uma boa fluência do trânsito e deriva do facto de o direito de prioridade de passagem não ser um direito absoluto, antes estando subordinado ao dever correlativo à liberdade de trânsito consagrado no n.º 2 do artigo 6.º e que impõe aos condutores a obrigação de se absterem de «quaisquer actos que possam impedir ou embaraçar o trânsito ou comprometer a segurança ou comodidade de outros utentes».

Artigo 62.º

Vias reservadas e corredores de circulação

1. As faixas de rodagem podem, mediante sinalização, ser reservadas ao trânsito de veículos de certas espécies ou afectos a determinados transportes, podendo ainda ser nelas criados corredores de circulação para a mesma finalidade.

2. É proibida a utilização das faixas de rodagem e dos corredores de circulação referidos no número anterior pelos condutores de quaisquer outros veículos, salvo os prioritários.

3. Podem, no entanto, ser utilizados os corredores de circulação e feito o seu atravessamento, quando a sinalização ou a marcação do pavimento o permitam, para efectuar a manobra de mudança de direcção e para o acesso a garagens ou a propriedades particulares.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 39.º do CE e teve também como fonte o artigo 37.º da LSRRPC e o artigo 76.º do CEP.

2. A DSAT é a entidade competente para a execução do disposto no n.º 1 (artigo 3.º do REGA n.º 3/2008).

3. Nos termos do disposto na alínea 8), do n.º 1 do artigo 125.º, podem ser removidos os veículos que se encontrem estacionados em «via ou corredor de circulação reservados a veículos de certa espécie ou afectos a determinados transportes.»

Artigo 63.º

Pistas especiais

1. Quando existam pistas especialmente destinadas a veículos de certa espécie, o trânsito destes deve fazer-se sempre por elas, ficando vedada a sua utilização aos condutores de quaisquer outros veículos.

2. É permitido, no entanto, o atravessamento dos locais referidos no número anterior quando o acesso a propriedades ou a parques de estacionamento o exija.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 40.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 78.º do CEP.

SECÇÃO XIII

Regras especiais para motociclos, ciclomotores e velocípedes

Artigo 64.º

Regras de condução

1. O condutor de motociclo, de ciclomotor ou de velocípede não pode:

- 1) Conduzir com qualquer das mãos fora do guiador, salvo para assinalar qualquer manobra;**
- 2) Seguir com qualquer dos pés fora dos pedais ou dos respectivos apoios;**
- 3) Rebocar ou fazer-se rebocar;**
- 4) Seguir a par de outro veículo, salvo no caso de velocípedes quando transitem em pista especial.**

2. O disposto nas alíneas 1) e 2) do número anterior não se aplica aos condutores portadores de deficiência, devidamente comprovada por atestado médico, que conduzam motociclos e ciclomotores adaptados à sua deficiência física.

3. Nos passeios ou pistas destinados aos peões, o condutor de motociclo e de ciclomotor não pode:

- 1) Circular;**

2) Conduzi-lo à mão.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1 ou na alínea 1) do n.º 3.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto na alínea 2) do n.º 3.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 43.º e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve também como fonte o artigo 16.º, n.º 2 da CTR, o artigo 54.º do CTB e o artigo 90.º do CEP.

2. O n.º 2 do artigo 16.º da CTR estabelece que os ciclistas devem, salvo casos especiais previstos pelas legislações nacionais, colocar-se numa só fila e que lhes é proibido fazerem-se rebocar por um veículo.

Artigo 65.º

Uso de capacete

1. Os condutores e os passageiros dos ciclomotores e dos motociclos são obrigados a proteger a cabeça com um capacete, considerando-se o uso de capacete desapertado como falta do mesmo.

2. Quando for aprovado pela entidade competente o modelo de capacete, considera-se o uso de capacete de modelo não aprovado como falta do mesmo.

3. Caso o capacete possua viseira, esta deve ser de material inquebrável, transparente e não reflector, de modo a permitir a visualização do rosto do utilizador.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 43.º, n.º 6 e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve também como fonte o artigo 51.º da LSRRPC e os artigos 54.º e 55.º do CTB.

2. Até ao presente momento ainda não foram aprovados os modelos de capacete a que se refere o n.º 2.

Artigo 66.º

Transporte de passageiros

1. Nos motociclos e nos ciclomotores é proibido o transporte de passageiros com idade inferior a 6 anos, ou fora dos assentos ou sentados de lado.

2. Nos motociclos e nos ciclomotores é proibido o transporte de passageiros quando os seus condutores estejam habilitados a conduzi-los há menos de 1 ano, podendo ser introduzida, por diploma complementar, a obrigatoriedade do uso de sinal distintivo, a colocar no veículo, identificador da condição de condutor titular de carta de condução há menos de 1 ano.

3. Nos velocípedes de duas rodas é proibido o transporte de passageiros.

4. O transporte de passageiros nos velocípedes do tipo triciclo é objecto de diploma complementar.

5. Até à entrada em vigor do diploma complementar referido no número anterior, os velocípedes do tipo triciclo não podem transportar mais de dois passageiros.

6. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.ºs 1 ou 2.

7. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.ºs 3 ou 5.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 43.º, n.ºs 3 a 5 e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve ainda como fonte o artigo 91.º do CEP.

2. A proibição de transporte de passageiros nos motociclos e ciclomotores quando os seus condutores estejam habilitados a conduzi-los à menos de 1 ano não constava do CE. Contudo justifica-se pelo facto de a condução de veículos de duas rodas quando transportando passageiros ser mais difícil e, como tal, o condutor necessitar de adquirir a experiência de condução necessária.

3. O sinal distintivo a que se refere o n.º 2 foi aprovado pelo Despacho do Chefe do Executivo n.º 271/2007.

Artigo 67.º

Transporte de carga

1. O condutor de motociclo, de ciclomotor ou de velocípede de duas rodas não pode transportar objectos susceptíveis de prejudicarem a condução, constituírem perigo para a segurança das pessoas e das coisas ou perturbarem o trânsito.

2. O transporte de carga nos velocípedes do tipo triciclo é objecto de diploma complementar.

3. Até à entrada em vigor do diploma complementar referido no número anterior, nos velocípedes do tipo triciclo é proibido o transporte de carga.

4. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto nos n.ºs 1 ou 3.

Anotações

Este artigo corresponde aos artigos 43.º e 72.º, n.ºs 1 e 5, do CE e teve ainda como fonte o artigo 92.º do CEP.

SECÇÃO XIV

Trânsito de peões

Artigo 68.º

Regras gerais

1. Os peões devem transitar pelos passeios, pistas, zonas ou passagens a eles destinados ou, na sua falta, pelas bermas, em condições de segurança própria e sem porem em causa a segurança de terceiros.

2. Os peões podem, no entanto, transitar pela faixa de rodagem, mas sempre por forma a não prejudicar o trânsito de veículos, nos seguintes casos:

- 1) Quando efectuem o seu atravessamento, nos termos do n.º 5 do artigo 70.º;
- 2) Na falta dos locais referidos no n.º 1 ou na impossibilidade de os utilizar;
- 3) Nas vias em que seja proibido o trânsito de veículos;
- 4) Quando sigam em formação organizada sob a orientação de um monitor ou em cortejo;
- 5) Quando transportem objectos que, pela sua natureza ou dimensões, possam constituir perigo para a circulação dos outros peões.

3. Nos casos previstos nas alíneas 2), 4) e 5) do número anterior, os peões podem transitar pelas pistas especiais referidas no n.º 1 do artigo 63.º, desde que a intensidade do tráfego o permita e não prejudiquem o trânsito de veículos nessas pistas.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 8.º e 72.º, n.ºs 3 e 5, do CE e teve também como fonte os artigos 61.º, 62.º e 63.º da LSRRPC e o artigo 99.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. Artigo relacionado: 37.º (procedimento dos condutores em relação aos peões).

4. Nos termos da alínea 5) do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005 é proibido o trânsito de peões na Ponte de Sai Van, sendo a infracção a esta proibição convertida em infracção administrativa por força da alínea 10) do n.º 1 do artigo 145.º desta lei e punida com a multa de 900,00 patacas, nos termos da alínea 1) do n.º 2 do artigo 3.º do citado regulamento, na redacção que lhe foi dada pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007.

5. Na Ponte da Amizade e Viadutos de acesso não é permitido o trânsito de peões (n.º 3 do artigo 2.º, do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro), sendo a infracção a esta disposição legal considerada infracção administrativa por força do disposto na alínea 8) do n.º 1 do artigo 145.º da presente Lei e fixada a multa em 900,00 patacas, pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007, que deu nova redacção à alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º, conjugada com o n.º 4 do artigo 2.º do citado regulamento.

6. Na Ponte Nobre de Carvalho é permitido o trânsito a peões (n.º 1 do citado Decreto-Lei), mas estes devem transitar unicamente nos passeios existentes e em sentido contrário ao da circulação dos veículos, não podendo transportar volumes que, pelas suas dimensões, ultrapassem os limites dos passeios, sob pena de multa de 900,00 patacas.

Jurisprudência

I. *“I- Deve atribuir-se culpa na produção do acidente, por presunção judicial, ao condutor do automóvel que invadiu a berma onde colheu a vítima, se ele não provou quaisquer circunstâncias anormais que determinam tal facto. II- Na atribuição da indemnização pela perda do direito à vida tem de ponderar-se que se trata do mais elevado dos direitos de personalidade. III- Na valorização dos danos não patrimoniais, é de ter em conta que a filha, em plena adolescência, para além do enorme desgosto com a morte da mãe, sentirá com particular acuidade a falta dos seus conselhos e cuidados.”* Ac. da Relação do Porto, CJ, ano XVI, tomo V.

II. *«Os peões podem transitar pela faixa de rodagem, mas sempre por forma a não prejudicar o trânsito de veículos, designadamente quando não existem passeios, pistas ou passagens a eles destinados, nem a via tenha bermas»*, Ac. do TUI, de 21 de Janeiro de 2009, Processo n.º 54/2008.

Artigo 69.º

Posição a ocupar na via

1. Os peões devem transitar pela esquerda dos locais que lhes estão destinados, salvo nos casos previstos na última parte do n.º 1 e na alínea 3) do n.º 2 do artigo anterior.

2. Nos casos previstos nas alíneas 2) e 4) do n.º 2 do artigo anterior, os peões devem transitar pelo lado direito da faixa de rodagem e o mais próximo possível da berma, salvo se isso comprometer a sua segurança.

3. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

Este artigo corresponde aos artigos 9.º e 72.º, n.ºs 3 e 5, do CE e teve ainda como fonte o artigo 100.º do CEP.

Artigo 70.º**Atravessamento da faixa de rodagem**

1. Ao pretenderem atravessar a faixa de rodagem, os peões devem assegurar-se de que o podem fazer sem perigo, tendo em conta a distância e a velocidade dos veículos que se aproximam, e efectuar o atravessamento rapidamente.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 5, o atravessamento da faixa de rodagem deve fazer-se pelas passagens para peões, devidamente sinalizadas.

3. Nas passagens equipadas com sinalização luminosa os peões devem obedecer às prescrições dos sinais.

4. Quando só o trânsito de veículos estiver regulado por sinalização luminosa ou por agentes, os peões não devem efectuar o atravessamento enquanto o trânsito estiver aberto para os veículos.

5. Os peões só podem atravessar fora das passagens que lhes estão destinadas se não existir nenhuma devidamente sinalizada a uma distância inferior a 50 metros e desde que não perturbem o trânsito de veículos, devendo, nesse caso, fazê-lo pelo trajecto mais curto e o mais rapidamente possível.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 10.º e 72.º, n.ºs 3 e 5, do CE e teve também como fonte o artigo 65.º da LSRRPC e o artigo 101.º do CEP.

2. Artigo relacionado: 37.º (procedimentos dos condutores em relação aos peões).

3. Este artigo, conjugado com o artigo 37.º, estabelecem uma regra com uma dupla vertente: uma destinada ao peão, o qual só deve atravessar

a faixa de rodagem depois de ter tomado todas as precauções para poder efectuar a travessia sem perigo; outra, dirigida ao condutor o qual, por seu lado, está obrigado a tomar também as necessárias precauções ao aproximar-se de uma passagem destinada aos peões.

Artigo 71.º

Equiparação

Salvo estipulação em contrário, é equiparado ao trânsito de peões:

- 1) A condução de carros de mão;**
- 2) A condução à mão de velocípedes de duas ou de três rodas e de carros de crianças ou de deficientes físicos;**
- 3) O trânsito de cadeiras de rodas.**

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 8.º, n.º 4 do CE e teve também como fonte o artigo 68.º do CTB e o artigo 104.º do CEP.

SECÇÃO XV

Defesa do ambiente

Artigo 72.º

Poluição do solo e do ar

- 1. É proibido o trânsito de veículos a motor que emitam fumos ou gases em quantidade superior à fixada em diploma complementar ou que derramem óleo ou quaisquer outras substâncias poluentes.**
- 2. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.**

Anotações

1. Este artigo teve como fonte o artigo L318-1 do Código da Estrada de França, o artigo 104.º do CTB e o artigo 79.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 44/94/M, de 23 de Agosto (define as características da gasolina sem chumbo e restringe, a partir de 1 de Janeiro de 1995, a importação e matrícula de automóveis aos que estejam preparados para o consumo de gasolina sem chumbo), Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005, Regulamento Administrativo n.º 1/2008 e Ordem Executiva n.º 4/2006 (define o teor de enxofre no gasóleo para veículos).

3. Na Ponte de Sai Van é proibido o trânsito de veículos que derramem líquidos ou que transportem materiais que possam facilmente cair (artigo 15.º do Regulamento da Ponte de Sai Van). A infracção a este preceito constitui infracção administrativa nos termos da alínea 10) do n.º 1 do artigo 145.º desta Lei, punida com uma multa fixa de 3 000,00 patacas, por força da nova redacção dada ao artigo 3.º daquele regulamento pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007, conjugado com o n.º 2 do seu artigo 15.º.

4. Na Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso é proibido o trânsito de veículos que derramem líquidos ou que transportem materiais que possam facilmente cair (artigo 17.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro). A infracção a este preceito constitui infracção administrativa nos termos da alínea 8) do n.º 1 do artigo 145.º desta lei, punida com uma multa fixa de 3 000,00 patacas, por força da nova redacção dada ao artigo 4.º daquele regulamento, pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007, conjugado com o n.º 2 do seu artigo 17.º.

5. Na Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso é proibido o lançamento ou a projecção de quaisquer objectos, pontas de cigarro ou lixo, para os tabuleiros ou para o mar. A infracção a este preceito constitui infracção administrativa nos termos da alínea 8)

do n.º 1 do artigo 145.º, punida com uma multa fixa de 1 500,00 patacas, por força da nova redacção dada ao artigo 4.º do citado regulamento pelo artigo 8.º do REGA n.º15/2007, conjugado com o n.º 2 do seu artigo 20.º, sem prejuízo de eventual procedimento judicial por danos causados à obra ou a terceiros.

6. Na sequência da celebração do Contrato de Concessão do Serviço Público de Importação e Transporte do Gás Natural da RAEM, assinado entre o Governo e a «Companhia de Gestão de Participações e Energia SINOSKY, Limitada», “O Governo está empenhado em realizar estudos para a introdução do gás natural nos veículos e transportes públicos»⁽³³⁾. Por ser menos poluente, a concretização deste objectivo de introdução do gás natural como combustível nos veículos a motor contribuirá para a qualidade do ar na RAEM.

7. O Regulamento Administrativo n.º 1/2008, veio estabelecer o regime de importação a que devem obedecer os motociclos e ciclomotores novos, com motor de combustão interna, – importados a partir do dia 1 de Março de 2008³⁴ –, fixando os limites para emissão de gases poluentes, nomeadamente sob a forma de hidrocarbonetos, de monóxido de carbono e de óxidos de nitrogénio, com vista a reduzir o impacto ambiental.

8. No processo de aprovação de marcas e de modelos de motociclos e de ciclomotores com motores de combustão interna a entidade importadora deve (artigo 4.º do REGA n.º 1/2008 e n.º 2 do artigo 30.º do REGA n.º 3/2008) até ao início da fase de inspecção, apresentar ao DSAT

³³ Gabinete para o Desenvolvimento do Sector Energético, *Boletim Informativo*, n.º 2, Abril 2007.

³⁴ Nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 6.º do REGA n.º 1/2008, a partir de 1 de Abril de 2008, é proibida “a comercialização dos veículos com motor de combustão interna a dois tempos importados antes da entrada em vigor daquele regulamento administrativo e a consequente atribuição de matrícula, salvo nos casos em que o pedido de atribuição de matrícula tenha sido apresentado antes daquela data”.

os certificados de conformidade com as regras estabelecidas naquele regulamento, emitidos pelo fabricante³⁵.

9. As infracções aos artigos 8.º ou 13.º, n.º 2 do REGA n.º 1/2008 são punidas com multa de 5.000,00 a 10.000,00 patacas, por cada veículo.

Artigo 73.º

Poluição sonora

1. É proibido o trânsito de veículos a motor que emitam ruídos superiores aos limites máximos fixados em diploma complementar.

2. No uso de aparelhos radiofónicos ou de reprodução sonora instalados em veículo é proibido que o som emitido por esses aparelhos supere os limites máximos fixados em diploma complementar.

3. É punido com multa de 600,00 patacas quem infringir o disposto neste artigo, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

Este artigo teve como fonte o artigo 104.º do CTB e o artigo 80.º do CEP.

³⁵ Na falta dos certificados de conformidade emitidos pelo fabricante, estes são emitidos por laboratório acreditado pelo DSAT (n.º 2 do artigo 4.º do REGA n.º 1/2008 e n.º 2 do artigo 30.º do REGA n.º 3/2008).

CAPÍTULO IV

VEÍCULOS

CAPÍTULO IV

Veículos

SECÇÃO I

Características e inspecções

Artigo 74.º

Características dos veículos

As características dos veículos e as condições de admissão dos mesmos à circulação são fixadas em diploma complementar.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 53.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 97.º do CTB e o artigo 114.º do CEP.

2. Nos termos do artigo 23.º da CTR, as dimensões e os pesos brutos dos veículos admitidos a transitar nas estradas de um Estado Parte são fixadas pela sua legislação nacional.

3. De acordo com o disposto no artigo 26.º da CTR os velocípedes em trânsito internacional devem estar equipados, pelo menos, com os seguintes dispositivos:

“a) Um travão eficiente;

b) Um aparelho avisador sonoro constituído por uma campainha que possa ser ouvida a distância suficiente, com exclusão de qualquer outro avisador sonoro;

c) Uma luz branca ou amarela dirigida para a frente, assim como uma luz vermelha ou um dispositivo reflector dirigido para a retaguarda, desde

o cair do dia e durante a noite, ou quando as condições atmosféricas o exigirem”.

Artigo 75.º

Inspeções

1. Os veículos a motor, bem como os reboques e os semi-reboques, são submetidos a uma inspeção inicial a levar a cabo pela entidade competente antes de ser permitida a sua circulação.

2. Os automóveis, os motociclos, os ciclomotores, os reboques, os semi-reboques e as máquinas industriais são inspeccionados periodicamente.

3. Os veículos referidos no número anterior são ainda submetidos a inspeções extraordinárias nos seguintes casos:

- 1) Sempre que haja alteração das características constantes do documento de identificação do veículo, à excepção das situações previstas no número seguinte;**
- 2) Quando tal for determinado pela entidade competente, por sua iniciativa ou das entidades fiscalizadoras, a fim de verificar as condições de segurança dos veículos ou a sua conformidade com os requisitos exigidos pela presente lei e diplomas complementares;**
- 3) Quando, por motivo de acidente, as características construtivas ou funcionais do veículo, designadamente, a sua estrutura principal ou os sistemas de suspensão, travagem ou direcção tenham sido afectados.**

4. Quando o veículo esteja sujeito a inspeção anual obrigatória, a alteração de características referida na alínea 1) do número anterior depende somente da autorização da entidade competente, a requerimento do interessado.

5. A aprovação em inspeção periódica ou extraordinária é certificada através de documento comprovativo, o qual deve acompanhar o veículo sempre que este circule na via pública.

6. As inspeções referidas neste artigo são efectuadas nos termos fixados em diploma complementar.

7. É punido com multa de 1 500,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 3.

8. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 5.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 57.º do CE e teve também como fonte os artigos 10.º, 13.º e 16.º da LSRRPC e o artigo 116.º do CEP.

2. A entidade competente para a realização das inspeções é a Divisão de Veículos, da DSAT - artigo 17.º, alínea 5) -, do Departamento de Assuntos de Veículos e Condutores (artigo 15.º e artigo 3.º, alínea 12) do REGA n.º 3/2008).

SECÇÃO II

Matrícula

Artigo 76.º

Obrigatoriedade de matrícula

1. Só podem circular na via pública os veículos matriculados, à excepção dos velocípedes de duas rodas e dos velocípedes com mais de duas rodas em linha e dotados de mais de um par de pedais.

2. A matrícula só pode ser atribuída a veículos automóveis cujo modelo esteja homologado, salvo o disposto em legislação especial ou nos casos previstos em acordo de tratamento recíproco.

3. Os veículos a motor, os reboques e os semi-reboques apresentados a despacho na alfândega pelas entidades que se dediquem à sua importação, montagem ou fabrico podem sair da mesma com dispensa de matrícula, nas condições estabelecidas em diploma complementar.

4. Por acordo de tratamento recíproco, pode ser permitida a circulação de veículo com matrícula do exterior da RAEM.

5. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 54.º, 70.º, n.ºs 1 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve também como fonte os artigos 8.º e 18.º da LSRRPC e o artigo 117.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Regulamento Administrativo n.º 1/2008 e CPM (no que se refere à falsificação).

3. A DSAT é a entidade competente para proceder à matrícula dos veículos (artigo 3.º, alínea 18) do REGA n.º 3/2008), através da Divisão de Veículos (artigo 17.º, alínea 2).

4. O artigo 15.º da Lei n.º 7/89/M, de 4 de Setembro, proíbe a publicidade a veículos automóveis que contenha sugestões de utilização de possam pôr em risco a segurança, infrinja disposições da Lei do Trânsito Rododviário ou incite a uma utilização perturbadora do meio ambiente.

Artigo 77.º

Identificação do veículo

1. Por cada veículo a motor matriculado é emitido um documento destinado a certificar a respectiva matrícula, do qual constam as características que o permitam identificar.

2. Sempre que um veículo transite na via pública, o seu condutor deve ser portador do documento de identificação referido no número anterior, bem como do título de registo de propriedade do veículo, ou de públicas-formas dos mesmos.

3. O condutor de veículo referido no n.º 3 do artigo anterior pode ser portador apenas da licença de importação.

4. Cada veículo matriculado deve estar provido de chapas de matrícula, nos termos fixados em diploma complementar.

5. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

6. Caso os dados constantes da pública-forma do documento de identificação ou do título de registo de propriedade do veículo não correspondam aos dados já actualizados no documento de identificação ou no título de registo de propriedade, respectivamente, o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou aquele que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, é punido com multa de 300,00 patacas, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

7. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem conduzir veículo com número de matrícula que não lhe tenha sido legalmente atribuído, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 56.º do CE e teve ainda como fonte os artigos 18.º a 21.º da CTR, o artigo 11.º da LSRRPC e o artigo 118.º do CEP.

2. Diplomas correlacionados: CTR, Lei n.º 7/2002 (Princípios gerais relativos aos veículos da RAEM), Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro (Registo da propriedade automóvel) e CPM.

3. Artigo relacionado: 122.º (apreensão de documento de identificação de veículo).

4. O artigo 18.º da CTR é do seguinte teor:

“1. Para beneficiar das disposições da presente Convenção, qualquer veículo automóvel deve estar matriculado por um estado Contratante ou por uma das subdivisões deste na forma prescrita pela sua legislação.

2. Será passado a quem o solicitar, quer pela autoridade competente, quer por uma associação habilitada para esse efeito, um certificado de matrícula que mencionará, pelo menos, o número de ordem, denominado «número de matrícula», o nome ou a marca do construtor do veículo, o número de fabrico ou o número de série do construtor, a data do início da entrada em trânsito além do apelido, nome ou nomes e domicílio do solicitante do referido certificado.

3. Os certificados de matrícula passados nas condições acima mencionadas serão aceites em todos os Estados como certidão do que neles se contiver, até prova em contrário.”

5. Os veículos automóveis podem ser objecto de hipotecas legais, judiciais ou voluntárias, sendo que quer a constituição da hipoteca quer o seu distrate podem ser efectuados por meio de documento particular, com termo de autenticação ou de reconhecimento presencial de assinaturas, por notário (artigo 4.º do RPA).

6. A hipoteca, bem como a modificação e cessão dela, estão sujeitas a registo (artigo 5.º, n.º 1, alínea c) do RPA).

7. Nos termos do artigo 9.º da Lei n.º 7/2002, todos os veículos de entidades públicas devem exhibir para além do número de matrícula uma chapa identificativa da entidade utilizadora, à excepção daqueles que estejam afectos a funções de investigação, no domínio das atribuições próprias das autoridades judiciais e policiais, do Comissariado contra a Corrupção e dos Serviços de Alfândega ou em situações definidas em outros diplomas legais.

8. A DSAT é a entidade competente para proceder à emissão dos documentos de identificação dos veículos (artigo 3.º, alínea 18) do REGA n.º 3/2008) através da Divisão de Veículos (artigo 17.º, alínea 2).

Jurisprudência

“A chapa de matrícula de um veículo é sinal posto no veículo para provar um facto juridicamente relevante, precisamente a sua identificação. É, assim, equiparável a documento, por força do n.º 3 do artigo 229.º do Código Penal” [artigos 243.º e 244.º do CPM], Ac. da Relação do Porto, de 23-04-86, BMJ n.º 356, página 444.

Artigo 78.º

Cancelamento de matrícula

1. O cancelamento de matrícula pode ser feito a pedido do interessado ou oficiosamente.

2. A matrícula pode ser cancelada oficiosamente quando se verifique a inutilização ou o desaparecimento do veículo a que corresponde e nos demais casos definidos em diploma complementar.

3. Sem prejuízo do disposto no número anterior, o cancelamento da matrícula deve ser requerido pelo proprietário no prazo de 30 dias, quando se verifique a inutilização do veículo.

4. Os veículos cuja matrícula tenha sido cancelada e sejam encontrados estacionados ou a circular na via pública são considerados como veículos não matriculados, ficando os seus proprietários sujeitos às sanções previstas na presente lei.

5. As companhias de seguros, sempre que tenham qualquer intervenção em acto decorrente da inutilização de um veículo, são obrigadas a comunicar tal facto à entidade competente para cancelamento de matrícula, no prazo de 30 dias contado da data daquela intervenção.

6. Os tribunais, as entidades fiscalizadoras do trânsito ou quaisquer outras autoridades devem comunicar à entidade competente para o cancelamento de matrícula os casos referidos no n.º 2 de que tenham conhecimento.

7. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto nos n.ºs 3 ou 5.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 55.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 14.º da LSRRPC, o artigo L237-4 do Código da Estrada de França e o artigo 119.º do CEP.

CAPÍTULO V

HABILITAÇÃO PARA CONDUZIR

CAPÍTULO V

Habilitação para conduzir

Artigo 79.º

Carta de condução

1. Só pode conduzir um veículo a motor na via pública quem estiver legalmente habilitado para o efeito, nos termos definidos em diploma complementar.

2. O documento que titula a habilitação para conduzir veículos a motor denomina-se carta de condução.

3. Os instruendos ou os examinandos, quando acompanhados respectivamente dos instrutores ou dos examinadores, podem conduzir, nas vias públicas autorizadas para o efeito, desde que sejam titulares de uma licença de aprendizagem válida.

4. Aquando da condução, o condutor deve ser sempre portador da respectiva carta de condução válida ou de documento equivalente que a substitua provisoriamente, ou nos casos previstos no número anterior, de licença de aprendizagem válida.

5. Quando o condutor exiba o bilhete de identidade de residente da RAEM, o qual contenha os dados constantes da respectiva carta de condução, não se aplica o disposto no número anterior.

6. É punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 4. ³⁶

³⁶ A violação do n.º 1 constitui contravenção.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 49.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 19.º da LSRRPC, o artigo 159.º do CTB e os artigos 121.º e 123.º do CEP.

2. Diploma relacionado- Ordem Executiva n.º 38/2007 (aprova o novo modelo de carta de condução).

3. A DSAT é a entidade competente para a emissão das cartas de condução e dos demais títulos da RAEM que habilitam a conduzir [artigo 3.º alíneas 14) e 15)], através da Divisão de Licenciamento de Condução (artigo 16.º).

Artigo 80.º

Outros documentos que habilitam a conduzir

1. Além dos documentos referidos no artigo anterior, habilitam ainda a conduzir veículos a motor da categoria correspondente os seguintes documentos:

- 1) **Licenças internacionais de condução que a RAEM se tenha obrigado a reconhecer, por convenção ou tratado internacional;**
- 2) **Licença de condução estrangeira a que convenções internacionais confirmam validade idêntica à das licenças internacionais de condução referidas na alínea anterior;**
- 3) **Licença de condução emitida por outros países ou regiões quando haja reciprocidade de tratamento em relação às emitidas na RAEM;**
- 4) **Licença de condução emitida pelo Interior da China e por outros países ou regiões, quando não haja reciprocidade de**

tratamento em relação às emitidas na RAEM mas o seu titular seja aprovado em exame especial de condução a definir por despacho do Chefe do Executivo publicado no Boletim Oficial da RAEM, o qual estabelece igualmente o modelo e a validade do documento comprovativo de aprovação nesse exame;

- 5) Licenças de condução diplomáticas;
- 6) Licenças de condução especiais;
- 7) Licenças de aprendizagem, após a aprovação na prova prática do exame de condução, desde que validadas pela entidade emissora, e até à sua substituição pela carta de condução da RAEM.

2. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, os titulares das licenças previstas nas alíneas 1) e 2) do número anterior, quando permaneçam na RAEM há mais de 14 dias e pretendam conduzir na RAEM depois de decorrido este período, devem proceder ao respectivo registo no CPSP ou junto de outra entidade a indicar por diploma complementar.

3. Caso exista reciprocidade de tratamento entre os países ou territórios emissores das licenças de condução estrangeiras e a RAEM, aos titulares das licenças referidas na alínea 2) do n.º 1 pode ser dispensado o referido registo, quando esta dispensa esteja prevista no respectivo regime de reciprocidade.

4. Por diploma complementar pode ser estabelecido um prazo máximo de condução na RAEM com os documentos referidos nas alíneas 1) a 3) do n.º 1.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 50.º e 72.º, n.ºs 3 e 5, do CE e teve ainda como fonte o artigo 24.º da CTR e o artigo 125.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 67/84/M, de 30 de Junho (Regulariza a situação dos condutores de veículos automóveis do Interior da China que circulem na RAEM); Despacho do Chefe do Executivo n.º 120/2008, publicado no Boletim Oficial n.º 19/2008, de 13 de Maio (Aprova o novo modelo de Licença Internacional de Condução); Despacho do Chefe do Executivo n.º 272/2007, publicado no Boletim Oficial n.º 39/2007, de 24 de Setembro, alterado pelo Despacho do Chefe do Executivo n.º 256/2009, publicado no Boletim Oficial n.º 29/2009, de 20 de Julho (Define os requisitos necessários para requerer o exame especial de condução a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º da Lei do Trânsito Rododviário e aprova o modelo de permissão especial de condução); Ordem Executiva n.º 38/2007, publicada no Boletim Oficial n.º 39/2007, de 24 de Setembro (Aprova o novo modelo de carta de condução que substitui o modelo anexo à Ordem Executiva n.º 104/2005); Despacho do Chefe do Executivo n.º 119/2008, publicado no Boletim Oficial n.º 19/2008, de 13 de Maio (Aprova a Tabela de Taxas e Preços da DSAT) e Despacho do Chefe do Executivo n.º 118/2008, publicado no Boletim Oficial n.º 19/2008, de 13 de Maio (Aprova os modelos dos impressos a usar pela DSAT).

3. Nos termos do disposto no artigo 25.º da CTR, os Estados Parte comprometem-se a comunicar reciprocamente as informações que sirvam para identificar as pessoas titulares de uma licença nacional ou internacional de condução que incorram em penalidades por infracção a leis de trânsito ou para estabelecer a identidade do proprietário ou da pessoa em cujo nome estiver matriculado qualquer veículo estrangeiro que tenha ocasionado um acidente grave.

4. No que se refere ao exame especial a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º é de referir também o disposto no Decreto-Lei n.º 67/84/M, de 30 de Junho, o qual permite aos cidadãos do Interior da China aí legalmente habilitados a conduzir que obtenham uma licença de condução especial, com dispensa de exame, e que lhes permite conduzirem na RAEM (artigo 1.º). Contudo essa autorização de condução só é possível

se feita ao serviço de viaturas de companhias sediadas no Interior da China e com matrículas duplas, é válida apenas por 1 ano, renovável, e caduca, mesmo antes de decorrido este prazo, se findarem os condicionalismos que levaram à contratação do condutor. Ora, isto difere substancialmente da situação referida na alínea 4) do n.º 1 deste artigo, porquanto este preceito se aplica não só aos condutores do Interior da China como a qualquer condutor com carta emitida por outro país ou região, quando não haja reciprocidade de tratamento em relação às cartas emitidas na RAEM.

5. Quanto ao exame especial referido na alínea 4) do n.º 1, ver o Despacho do Chefe do Executivo n.º 272/2007, publicado no Boletim Oficial n.º 39/2007, de 24 de Setembro, alterado pelo Despacho do Chefe do Executivo n.º 256/2009, publicado no Boletim Oficial n.º 29/2009, de 20 de Julho.

Artigo 81.º

Requisitos para a obtenção de carta de condução

1. Para a obtenção de carta de condução de veículos a motor, é necessário o requerente, cumulativamente:

- 1) Ter completado 18 anos de idade e, para obtenção de carta de condução de automóveis pesados, 21 anos de idade, excepto nos casos especiais definidos em diploma complementar;**
- 2) Possuir as necessárias condições físicas e psicológicas;**
- 3) Ser titular de bilhete de identidade de residente da RAEM ou de documento comprovativo de permanência legal na RAEM;**
- 4) Saber ler e escrever uma das línguas oficiais da RAEM;**
- 5) Não estar a cumprir sanção de inibição de conduzir;**
- 6) Não se encontrar em nenhuma das situações previstas no artigo 108.º.**

2. A obtenção de carta de condução depende ainda de o candidato ter ficado aprovado no respectivo exame de condução.

3. A pedido do candidato com fundamentação de que lhe é impossível preencher o requisito previsto na alínea 4) do n.º 1, a entidade competente, quando reúna condições para organizar exame de condução em língua que o candidato saiba ler e escrever, pode dispensar aquele requisito.

4. Pode ainda ser obtida carta de condução por troca com documento considerado equivalente, nos termos fixados em diploma complementar.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 51.º do CE e teve também como fonte o artigo 145.º do CTB e o artigo 126.º do CEP.

2. A idade mínima (n.º 1) para a obtenção da carta de condução de motociclos e ciclomotores foi elevada para os 18 anos. Esta medida pode contribuir para a diminuição do elevado número de acidentes com veículos de duas rodas conduzidos por jovens, devido ao facto de a idade trazer consigo a maturidade.

Artigo 82.º

Exibição de documentos

1. O condutor que não for portador de qualquer documento que, por lei, o deva acompanhar durante a condução, pode ser notificado para o exhibir no local indicado na respectiva notificação e no prazo de 8 dias.

2. Incorre no crime de desobediência o condutor que, injustificadamente, não cumpra a obrigação prevista no número anterior.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 78.º do CE.
2. Artigos relacionados: 77.º, n.ºs 2 e 5, artigo 79.º, n.ºs 4 a 6 e artigo 86.º, n.ºs 2 e 4.
3. O disposto neste artigo não prejudica a punição com multa de 300,00 patacas daquele que não seja portador dos documentos a que se referem os artigos citados na anotação anterior.

Jurisprudência

Quanto ao n.º 2, ver o Acórdão do TSI, de 8 de Fevereiro de 2007, Proc. N.º 153/2006, o qual confirma a pena de cinco meses de prisão, pela prática de um crime de desobediência p. e p. pela alínea a) do n.º 1 do artigo 312.º do Código Penal, conjugado com o artigo 78.º do Código da Estrada, suspensa pelo período de dois anos, aplicada pelo Tribunal Judicial de Base, Processo Comum Singular n.º CR3-05-0053-PCS.

CAPÍTULO VI

RESPONSABILIDADE

CAPÍTULO VI

Responsabilidade

SECÇÃO I

Regras gerais

Artigo 83.º

Regime aplicável

1. A responsabilidade civil, penal ou contravencional decorrente de acidente de viação na via pública ou de infracção ao disposto na presente lei rege-se pela lei geral, com as especialidades constantes do presente capítulo.

2. Às infracções administrativas é aplicável a disciplina especial estabelecida no presente capítulo e, subsidiariamente, o regime estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro.

Anotações

- 1. Este artigo corresponde ao artigo 58.º do CE.**
- 2. Diplomas relacionados: Código Civil de Macau (artigos 477.º a 503.º), Código Penal de Macau e Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro.**
- 3. Constitui um princípio geral do direito civil da RAEM, consagrado no artigo 556.º do Código Civil, que a obrigação de indemnizar se oriente no sentido da reconstituição da situação que existiria na esfera do lesado se não tivesse ocorrido o evento que origina responsabilidade civil e, por consequência, obriga à reparação quer dos prejuízos patrimoniais quer dos danos morais ou não patrimoniais que pela sua gravidade mereçam a tutela**

do direito (n.º 1 do artigo 489.º do Código Civil), sendo que, segundo a comum orientação jurisprudencial, merecem tutela jurídica aqueles danos que “*espelhem uma dor, angústia, desgosto ou sofrimento*”³⁷.

4. A indemnização, quando a responsabilidade civil se fundar na mera culpa, pode ser fixada equitativamente, em montante inferior ao que corresponderia aos danos efectivamente causados, atendendo ao grau de culpabilidade do agente, às situações económicas de lesante e lesado, quando as demais circunstâncias do caso o justifiquem (artigo 487.º do CCM).

5. Nos termos do disposto na alínea f), do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 41/94/M, de 1 de Agosto, os titulares de direito de indemnização por acidente de viação gozam de presunção de insuficiência económica, para efeitos de requererem o benefício de apoio judiciário.

Jurisprudência

1. 1. *«Quando o autor formula o pedido de indemnização cível por acidente de viação com base na culpa do lesante, implicitamente está a formulá-lo com base no risco. Assim sendo, basta que o veículo esteja em movimento na estrada para já constituir um risco, e daí que, não estando provada a culpa do condutor, o acidente cabe logo, em princípio, na esfera do risco.»*

2. *«Provando-se apenas que o condutor de um veículo automóvel não teve culpa e não se provando culpa da vítima, de terceiro ou caso de força maior, existe responsabilidade pelo risco a cargo de quem tiver a direcção efectiva da viatura e a utilizar no seu próprio interesses.»*

3. *«A responsabilidade civil assume hoje total autonomia relativamente à responsabilidade criminal, pelo que se compreende que o*

³⁷ Cfr. *Acórdãos do TSI*, de 3 de Fevereiro de 2005, Processo n.º 6/2005, página 11 e de 3 de Março de 2005, Processo n.º 33/2005, página 11/20.

tribunal possa condenar o arguido em indemnização civil, sempre que o pedido respectivo se revele fundado, mesmo em caso de absolvição pelo crime de que o arguido é acusado.»

4. *«A indemnização pode emergir de um crime, mas pode também acontecer que os factos levados a julgamento não constituam um crime, mas sejam factos constitutivos de responsabilidade civil, mormente de responsabilidade pelo risco, de acordo com o disposto na lei civil.»*

5. *«A prova, no caso de responsabilidade pelo risco, é menos onerosa para o lesado: basta-lhe demonstrar o nexo de causalidade entre o facto e o dano que para ele resultou do acidente.»*

6. *«Assim, a não demonstração do nexo causal entre o veículo como factor activo e o acidente inviabiliza a pretensão do lesado à indemnização, pois a responsabilidade objectiva pressupõe todos os requisitos da responsabilidade subjectiva menos os da culpa e da ilicitude do facto causador do dano.»*

7. *«Entretanto, segundo a regra geral da repartição do ónus da prova plasmada no n.º 2 do artigo 335.º do Código Civil de Macau, não cabe à parte civil alegar nem provar os factos impeditivos do seu direito à indemnização com fundamento na responsabilidade pelo risco», Acórdão do TSI, de 21 de Outubro de 2004, Processo n.º 247/2004.*

II. *«Em sede de fixação de montantes indemnizatórios por danos não patrimoniais não é de se adoptar “posições miserabilistas”. O montante em causa deve ser calculado segundo critérios de equidade, atendendo-se ao grau de culpa do responsável, à sua situação económica e à do lesado, certo sendo também que a indemnização por danos não patrimoniais tem como objectivo proporcionar um “conforto” ao ofendido a fim de lhe aliviar os sofrimentos que a lesão lhe provocou ou, se possível, lhe fazer esquecer», Acs do TSI de 29-07-2004, Proc. N.º 182/2004 e de 23-09-2004, Proc. N.º 189/2004.*

III. *«Não se mostra excessivo o “quantum” de MOP\$120.000,00 fixado como indemnização dos danos não patrimoniais de um ofendido de um*

acidente de viação causado por culpa exclusiva do arguido e que, para além de ter originado àquele um traumatismo craniano e uma fractura na tibia, tendo necessitado de 159 dias para se curar, deixou-o com uma cicatriz na face». Acórdão do TSI, de 25 de Novembro de 2004, Processo n.º 278/2004.

IV. *«Ao pedido de indemnização deduzido pelos pais da vítima pode ser oposto o facto impeditivo da existência de descendentes da mesma vítima». Acórdão do TSI, de 14 de Dezembro de 2004, Processo n.º 284/2004.*

V. 1. *«O recurso autónomo de pedido de indemnização civil processado conjuntamente com a acção penal, a que alude expressamente o art.º 17.º, n.º 2 do Regime das Custas nos Tribunais, com reflexo no art.º 73.º do mesmo diploma legal, pode ser julgado directamente em conferência sem se comprometer a boa decisão do mesmo, tal como o que sucede em relação a outros recursos civis em geral.*

2.[...]

3. *A quantia destinada a reparação de danos morais causados por acidente de viação é fixada equitativamente em face das circunstâncias dadas por assentes no texto da decisão recorrida, nos termos do disposto no art.º 487.º, ex vi do art.º 489.º, ambos do Código Civil de Macau», Acórdão do TSI, de 3 de Março de 2005, Processo n.º 33/2005.*

VI. 1. *«O Tribunal de Última Instância quando, em processo penal, julga um recurso, em 3.º grau de jurisdição, não conhece de matéria de facto, mas apenas de matéria de direito, salvo havendo ofensa de disposição expressa da lei que exija certa espécie de prova para a existência do facto ou que fixe a força de determinado meio de prova ou quando o tribunal recorrido violar qualquer norma legal, na utilização dos seus poderes e salvo também no caso das questões a que se referem os n.ºs 2 e 3 do artigo 400.º do Código de Processo Penal.*

2. *A perda da capacidade de ganho por incapacidade permanente parcial ou total é indemnizável, ainda que o lesado mantenha o mesmo salário que auferia antes da lesão.*

3. *No cômputo da indemnização por perda de capacidade de ganho por incapacidade permanente parcial, o tribunal deve atender ao disposto no n.º 5 do artigo 560.º do Código Civil, bem, como recorrer à equidade, nos termos do n.º 6 do artigo 560.º do mesmo Código». Ac. do TUI, de 25 de Abril de 2007, Processo n.º 20/2007.*

VII. *I- «O estabelecimento do nexó de causalidade entre o facto e o dano, na responsabilidade civil extracontratual, constitui matéria de facto para a qual o Tribunal de Última Instância, em processo penal, em terceiro grau de jurisdição, não tem poder de cognição. II- Os danos não patrimoniais ressarcíveis são os que, pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito, sendo o montante da indemnização fixado equitativamente pelo tribunal. III – As quantias devidas pelo lesado ao hospital a título de intervenções cirúrgicas derivadas de acidente de viação, ainda não pagas efectivamente, constituem dano futuro previsível, que a seguradora do responsável pelo acidente deve ser condenada a pagar ao lesado». Ac. do TUI, de 18 de Julho de 2008, Processo n.º 19/2008.*

VIII. *“1. A insuficiência para a decisão da matéria de facto provada verifica-se quando esta se apresente incompleta para a decisão proferida por haver lacunas no apuramento de matéria de facto necessária para uma decisão de direito adequada. 2. A indemnização por danos não patrimoniais tem como objectivo proporcionar um conforto ao ofendido a fim de lhe aliviar os sofrimentos que a lesão lhe provocou ou, se possível, lhos fazer esquecer. Visa, pois, proporcionar ao lesado momentos de prazer ou de alegria, em termos de neutralizar, na medida do possível, o sofrimento moral de que padeceu.» Ac. do TSI, de 14-04-2005, Processo n.º 318/2004.*

IX. *«1. O recurso autónomo do pedido de indemnização civil processado conjuntamente com a acção penal (referido expressamente no art.º 17.º, n.º 2, do Regime das Custas nos Tribunais) pode ser julgado directamente em conferência sem se comprometer a boa decisão do mesmo, tal como o que sucede em relação a outros recursos civis em geral.*

2. Isto porque o princípio de adesão, por força do qual o pedido de indemnização cível do caso dos autos foi deduzido na acção penal subjacente (cfr. o art.º 60.º do Código de Processo Penal), que tem por escopo o aproveitamento da prova “penal” à prova “civil” atinente ao enxerto civil, por razões da unidade e concentração da mesma, deixa de ter influência processual no julgamento deste tipo de recursos, atento precisamente o âmbito do recurso limitado voluntariamente à matéria civil pela própria parte recorrente na sua alegação (nos termos permitidos pelo art.º 393.º, n.º 1, do Código de Processo Penal).

3. Aliás, da análise do espírito da norma da primeira parte da alínea b) do n.º 2 do art.º 409.º do Código de Processo Penal, decorre que a realização da audiência no tribunal ad quem se destina propriamente ao julgamento de questões penais e/ou de questões inicialmente cíveis mas necessária e unamente conexas à matéria penal, mas já não obrigatoriamente de questões exclusivamente cíveis sem nenhuma repercussão legal na decisão penal.

4. O montante indemnizatório de danos morais é fixado equitativamente em face das circunstâncias dadas por assentes no texto da decisão recorrida, nos termos do disposto no art.º 487.º, ex vi do art.º 489.º, ambos do Código Civil.

5. A conclusão vertida num relatório médico de Hong Kong, não produzido por um perito previamente nomeado nos termos do art.º 141.º do Código de Processo Penal, não pode implicar, desde já, qualquer juízo técnico ou científico presumidamente subtraído à livre apreciação do julgador (cfr. o art.º 149.º, n.º 1, do mesmo Código, a contrario sensu), e, como tal, fica necessariamente sujeito à livre valoração do julgador sob a égide do art.º 114.º desse Código”, Ac. do TSI, de 8 de Abril de 2010, Processo n.º 28/2008.

X. “1. Quando o lesado exerce a acção civil no processo penal, não invoca, como fundamento do seu pedido de indemnização, o facto ilícito penal, mas um facto originador de responsabilidade civil, facto esse

que, embora seja porventura, materialmente, o mesmo que deu lugar à responsabilidade criminal, é de apreciar, para o efeito da responsabilidade civil, segundo as disposições da lei civil: trata-se, para tal efeito, de um facto ilícito civil.

2. É que o mesmo facto pode ser, simultaneamente, ilícito penal e civil, e, quando o lesado o invoca para basear o seu pedido de indemnização, é ao ilícito civil que se refere.

3. E podendo, não obstante não existir ilícito penal, haver ilícito civil ou, até, responsabilidade pelo risco, parece razoável que o tribunal aprecie a matéria da responsabilidade civil suscitada pelo lesado, salvo se o processo não lhe oferecer os elementos necessários para isso e eles não puderem ser já obtidos.

4. A absolvição do réu na acção penal se limita (na falta de especial declaração em contrário) a uma declaração jurisdicional de inexistência de facto punível, não implicando qualquer apreciação e decisão sobre a responsabilidade civil (do réu ou de qualquer outra pessoa demandada a título de civilmente responsável).

5. E a mera circunstância de o tribunal não julgar provada conduta delituosa do réu não significa que não houvesse da parte deste culpa suficiente para o constituir em responsabilidade civil.

6. Apesar da absolvição do réu na acção penal, deve o tribunal apreciar o pedido de indemnização conjuntamente formulado, pedido que, conquanto porventura fundado expressamente pelo lesado em acto culposo do lesante, pode ser apreciado também sob o aspecto da responsabilidade pelo risco (se a houver), já que, em regra, a invocação de culpa do lesante não exclui a vontade de invocar também a responsabilidade pelo risco.

7. Assim sendo, a apreciação da culpa do réu, em processo penal, não vincula a liberdade de julgamento do tribunal civil quanto à conduta da mesma pessoa em matéria de responsabilidade civil.

8. De sorte que tratando-se de responsabilidade civil, a culpa é apreciada, na falta de outro critério legal, pela diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias de cada caso (art.º 480.º, n.º 2, do Código Civil de Macau), diferentemente do que acontece em matéria de responsabilidade criminal, podendo, por conseguinte, haver culpa naquele domínio e não a haver neste outro.

9. A culpa civil não é um mero facto, mas sim uma conclusão a extrair das regras de experiência, com recurso à figura de presunções simples ou judiciais, admitida nomeadamente no âmbito da norma do art.º 342.º do mesmo Código Civil, servindo-se os julgadores, para esse fim, de regras deduzidas da experiência da vida.

10. Daqui resulta ser legítimo ao tribunal competente para a decisão do litígio, valendo-se de tais regras, firmar presunções (judiciais ou simples) com base em factos conhecidos, desde que se não trate de matéria em que seja excluída a admissibilidade da prova testemunhal (art.º 344.º do Código Civil). Daí que apurada pelo tribunal colectivo a existência dos factos base da presunção, cabe depois ao tribunal a quem competir a decisão final ou de mérito derivar desses factos o facto desconhecido (presumido).

11. Com pertinência à questão de apuramento do termo inicial da contagem de juros de mora, o art.º 794.º, n.º 4, do Código Civil determina que mesmo que a obrigação em causa provenha de facto ilícito, nunca há mora do devedor enquanto a mesma não se encontrar líquida, excepto quando a liquidez for da culpa do devedor.

12. Portanto, pode-se daí retirar que o direito civil substantivo presentemente positivado em Macau adopta, ao fim e ao cabo, e independentemente de qual o tipo de fonte da obrigação em causa (i.e., se é da fonte contratual, ou se da extracontratual), o critério geral e último de efectiva liquidez da obrigação prestada para marcar o início legal da mora, a despeito de no plano do direito a constituir, se

afigurar razoavelmente defensável, por se tratar de uma solução legal mais equilibrada para os interesses em jogo especialmente em caso de responsabilidade civil por facto ilícito ou pelo risco, a inclusão de uma ressalva no articulado daquele citado n.º 4 do art.º 794.º do Código Civil, no sentido de que “tratando-se, porém, de responsabilidade por facto ilícito ou pelo risco, o devedor constitui-se em mora desde a citação, a menos que já haja então mora, nos termos da primeira parte deste número”, a fim de precisamente fazer prevalecer a data da citação à data em que a obrigação se tornar líquida, se esta última for posterior à citação.

13.A obrigação indemnizatória civil dos danos patrimoniais e morais sofridos pelo ofendido de acidente de viação só se torna líquida com o proferimento da decisão final da Primeira Instância, se é neste texto decisório que se deu por liquidadas pela primeira vez e em termos rigorosos quais as quantias indemnizatórias precisas respeitantes aos danos comprovadamente sofridos pelo lesado em face da dissidência então travada contenciosamente entre as partes civis em pleito», Ac. do TSI, de 26 de Maio de 2005, Processo n.º 43/2005.

XI- *“O montante de MOP\$ 320.000,00 não é de considerar excessivo para a indemnização pelos danos não patrimoniais sofridos pela vítima de um acidente de viação (com 46 anos) que, em consequência do mesmo, sofreu lesões que necessitaram 517 dias para delas se recuperar e que passou a sofrer de uma incapacidade parcial permanente e desfiguração na sua fisionomia”, Ac, do TSI, de 23 de Setembro de 2004, Processo n.º 171/2004.*

XII. *«A indemnização por danos não patrimoniais tem como objectivo um “conforto” ao ofendido a fim de lhe aliviar os sofrimentos que a lesão lhe provocou ou, (se possível), lhos fazer esquecer. Visa, pois, proporcionar ao lesado momentos de prazer ou de alegria, em termos de neutralizar, na medida do possível, o sofrimento moral de que padeceu», Acs de 12 de Julho de 2001, Processo n.º 51/2001, de 7 de Fevereiro de 2002, Processo n.º 237/2001 e de 25 de Outubro de 2007, Processo n.º 581/2007.*

XIII. “1. *O recurso autónomo do pedido de indemnização civil processado conjuntamente com a acção penal, a que alude expressamente o art.º 17.º, n.º 2, do Regime das Custas nos Tribunais, com reflexo no art.º 73.º do mesmo diploma legal, pode ser julgado directamente em conferência sem se comprometer a boa decisão do mesmo, tal como o que sucede em relação a outros recursos cíveis em geral.*

2. *Aliás, do espírito da norma da primeira parte da alínea b) do n.º 2 do artigo 409.º do Código de Processo Penal de Macau se retira que a realização da audiência no tribunal ad quem se destina propriamente ao julgamento de questões penais e/ou de questões inicialmente cíveis mas que necessária e unamente conexas à matéria penal, mas já não obrigatoriamente de questões exclusivamente cíveis sem nenhuma repercussão legal na decisão penal.*

3. *A quantia destinada à reparação de danos morais causados por acidente de viação é fixada equitativamente em face das circunstâncias dadas por assentes no texto da decisão recorrida, nos termos do disposto no art.º 487.º, ex vi do art.º 489.º, ambos do Código Civil de Macau”, Ac. do TSI, de 3 de Março de 2005, Processo n.º 33/2005.*

XIV. “1. *O recurso autónomo do pedido de indemnização civil processado conjuntamente com a acção penal, a que alude expressamente o art.º 17.º, n.º 2, do Regime das Custas nos Tribunais, pode ser julgado directamente em conferência sem se comprometer a boa decisão do mesmo, tal como o que sucede em relação a outros recursos cíveis em geral.*

2. *O art.º 238.º do Código de Processo Penal de Macau não colide de maneira alguma com a estatuição do art.º 518.º do Código de Processo Civil de Macau, visto que «testemunha» e «declarante» para efeitos de julgamento da matéria de facto na audiência são dois conceitos ou qualidades nitidamente distintos.*

3. *O declarante não precisa de prestar juramento para poder ser ouvido nesta qualidade na audiência de julgamento (cfr. o art.º 131.º,*

n.º 4, do Código de Processo Penal), embora fique também vinculado ao dever de falar a verdade quanto à matéria penal (por força do disposto no art.º 323.º, n.º 2, do Código Penal de Macau), enquanto uma testemunha, depor legalmente como tal na audiência de julgamento, tem que prestar juramento sob compromisso de honra e ficar sujeito ao dever geral de falar a verdade, com todas as consequências legais daí advenientes (cfr. nomeadamente, o art.º 119.º, n.º 1, alíneas b) e d), do Código de Processo Penal, e o art.º 323.º, n.º 1, do Código Penal), e isto tudo não obstante o facto de quer as declarações do declarante quer o depoimento da testemunha serem necessariamente avaliadas pelo tribunal segundo o princípio geral de livre apreciação da prova plasmado no art.º 114.º do Código de Processo Penal.

4. A quantia destinada à reparação de danos morais causados por acidente de viação é fixada equitativamente em face das circunstâncias dadas por assentes no texto da decisão recorrida, à luz dos critérios previstos no art.º 487.º ex vi do artigo 489.º, ambos do Código Civil de Macau”, Ac. do TSI, de 7 de Abril de 2005, Processo n.º 59/2005.

Artigo 84.º

Concurso de infracções

1. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, é aplicável ao concurso de infracções o disposto no artigo 126.º do Código Penal e no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro.

2. No caso de concurso de infracções administrativas, o infractor é punido unicamente com a sanção mais grave, sem prejuízo da aplicabilidade das sanções acessórias previstas para as infracções administrativas cometidas.

Anotações

1. Este artigo teve como fonte o artigo 134.º do CEP.

2. Nos termos do disposto no artigo 126.º do CPM quando o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contravenção, o agente é punido apenas a título de crime e, nos termos do disposto no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro, quando o mesmo facto constitua crime ou contravenção e infracção administrativa, o infractor apenas é punido a título de crime ou de contravenção, consoante os casos, isto sem prejuízo da aplicabilidade das sanções acessórias previstas para a infracção administrativa.

Artigo 85.º

Responsabilidade pelas infracções

1. São responsáveis pelas contravenções:

- 1) Os proprietários, os adquirentes com reserva de propriedade, os usufrutuários ou aqueles que, a qualquer título, tenham a posse efectiva do veículo, quando se trate de infracção às disposições que condicionam a admissão do veículo ao trânsito na via pública;**
- 2) Os condutores, quando se trate de infracção às regras, sinais de trânsito e ordens dos agentes reguladores do trânsito;**
- 3) Os examinandos, na realização das provas práticas do exame de condução.**

2. Para além das entidades referidas no número anterior, são também responsáveis pelas infracções administrativas:

- 1) Os peões, relativamente às infracções que respeitem ao trânsito de peões;**
- 2) Os passageiros nos casos previstos no n.º 9 do artigo 50.º e n.º 3 do artigo 51.º;**

- 3) Os comitentes que exijam dos condutores um comportamento que represente manifesto perigo para a segurança da condução;
- 4) Os pais ou tutores que conheçam a inabilidade ou imprudência habitual de seus filhos menores ou dos tutelados e não obstem, podendo, a que eles pratiquem a condução.

3. São também considerados autores das contravenções ou das infracções administrativas cometidas no exercício da condução, os instrutores, no que respeita às infracções causadas pelos instruendos que não resultem de desobediência às indicações da instrução.

4. Cessa a responsabilidade referida nos n.ºs 1 e 2, se o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou a pessoa que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, provar que o condutor o utilizou abusivamente ou infringiu as ordens, instruções ou os termos de autorização concedida para a sua condução, recaindo, neste caso, a responsabilidade sobre o condutor.

5. O proprietário do veículo responde subsidiariamente pelo pagamento das multas que forem devidas pelo autor da infracção administrativa, sem prejuízo do direito de regresso contra este, salvo quando haja utilização abusiva do veículo.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 61.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 114.º da LSRRPC, o artigo 257.º do CTB e o artigo 135.º do CEP.

2. Diploma relacionado: Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro - Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento.

3. São susceptíveis de responsabilidade pelo pagamento de multas relativas a infracções administrativas as pessoas singulares e os entes colectivos, mesmo sem personalidade jurídica (artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro).

SECÇÃO II

Garantia da responsabilidade civil

Artigo 86.º

Obrigação de seguro

1. Os veículos a motor e seus reboques são podem transitar na via pública desde que seja efectuado seguro de responsabilidade civil, nos termos de diplomas complementares.

2. Por cada seguro efectuado   emitido um documento comprovativo, de modelo legalmente aprovado, que deve acompanhar o condutor sempre que o veículo transite na via pública.

3.   punido com multa de 3.000,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 1.

4.   punido com multa de 300,00 patacas quem infringir o disposto no n.º 2.

Anota es

1. Este artigo corresponde aos artigos 59.º, 70.º, n.ºs 1 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 17.º da LSRRPC e os artigos L234-1 e L234-2 do Código da Estrada de França.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro, Portaria n.º 249/94/M, de 28 de Novembro e Portaria n.º 250/94/M, de 28 de Novembro.

Artigo 87.º

Seguro de provas desportivas

A autoriza o para a realiza o, na via pública, de provas desportivas de veículos a motor ou respectivos treinos oficiais

depende da efectivação, pelo organizador, de um seguro que cubra a responsabilidade civil dos proprietários ou dos detentores dos veículos e dos participantes, decorrente dos danos resultantes de acidentes provocados por esses veículos.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 60.º do CE.

SECÇÃO III

Crimes em especial³⁸

Artigo 88.º

Abandono de sinistrados

1. Quem abandonar vítima de acidente a que tenha dado causa é punido com pena de prisão até 3 anos ou com pena de multa.

2. Se o abandono ocorrer depois do agente se haver certificado dos seus prováveis resultados, aceitando-os ou considerando-os indiferentes, é aplicável a pena do correspondente crime doloso de comissão por omissão.

3. Se a conduta prevista no n.º 1 resultar de negligência do agente, este é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 62.º do CE.

³⁸ Para além dos crimes previstos nesta lei há que considerar ainda o crime de condução perigosa de veículo rodoviário, previsto e punido pelo artigo 279.º do CPM.

Jurisprudência

I. «1. O tipo legal de homicídio por negligência visa a protecção da vida humana, enquanto o de abandono de sinistrado previsto no Código da Estrada protege o direito natural ao socorro que assiste a toda a pessoa vítima de acidente de viação, pelo que aquele crime não consome este delito».

2. O critério diferencial entre crimes e contravenções aponta para a natureza preventiva das contravenções: os crimes, quanto ao objecto jurídico, podem exigir a lesão do interesse penalmente tutelado ou somente o perigo real da lesão, ao passo que nas contravenções, a norma incriminadora atende ao mero perigo abstracto, ou seja, à possibilidade de a actividade empreendida ou omitida ser causa de perigos eventuais e porventura indeterminados quanto aos bens jurídicos de diversa natureza, públicos ou privados.

3. [...]

4. No caso de homicídio por negligência grosseira praticado no exercício da condução, não é de suspender a execução da pena de prisão para isso aplicada, atentas as elevadas necessidades de prevenção deste crime». (Ac. do TSI de 21 de Outubro de 2004, Processo n.º 252/2004).

II. “Havendo nos autos fortes indícios da prática pelo arguido de (pelo menos) um crime de «abandono de sinistrados» p. e p. pelo art.º 62.º, n.º 2 do C. Estrada com «a pena do correspondente crime doloso de comissão por omissão», no caso, o de «homicídio» punido com pena de 10 a 20 anos de prisão, e sendo de se considerar também verificado o perigo de fuga do mesmo arguido, nenhuma censura merece a decisão que lhe decretou a medida de coacção de prisão preventiva, que se mostra legal e adequada». Ac. do TSI, de 2007-03-08, Processo n.º 79/2007.

Artigo 89.º

Fuga à responsabilidade

Quem intervier num acidente e tentar, fora dos meios legais ao seu alcance, furtar-se à responsabilidade civil ou criminal em que

eventualmente tenha incorrido é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 64.º do CE e teve ainda como fonte os artigos L231-1 e L231-2 do Código da Estrada de França.^{39 40}

2. Diploma relacionado: CPM.

3. Nos termos do disposto no artigo 64.º do CPM, o tribunal deve preferir a aplicação da pena de multa à de prisão sempre que aquela seja apta a realizar de forma adequada e suficiente as finalidades da punição. Sendo que, nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 45.º do CPM, a moldura penal da pena de multa é de um mínimo de 10 dias e um máximo de 360, à taxa diária variável entre 50,00 e 10.000,00 patacas, em função exclusivamente da situação económica e financeira do arguido condenado e dos seus encargos pessoais.

³⁹ *Artigo L-231-1. As disposições relativas ao crime de fuga cometido pelo condutor de um veículo são fixadas pelos artigos 434-10 e 434-45 do Código Penal aqui reproduzidos:*

Art. 434-10. – O facto, de qualquer condutor de um veículo ou máquina terrestre, fluvial ou marítima, sabendo que acabou de ocasionar um acidente, de não parar e de tentar furtar-se à responsabilidade criminal ou civil que lhe possa caber é punido com 2 anos de prisão e com 30 000 Euros de multa.

Sempre que haja lugar à aplicação dos artigos 221-6 e 222-19, as penas previstas nestes artigos são elevadas para o dobro.

Art. 434-45. – As pessoas singulares culpadas dos crimes previstos no artigo 434-10 incorrem igualmente na suspensão, por um período de 5 ou mais anos, da carta de condução; esta suspensão pode ser limitada à condução fora do exercício da actividade profissional.

⁴⁰ O artigo L231-2 estabelece determinadas penas acessórias, como por exemplo a cassação da carta de condução, trabalho a favor da comunidade ou a obrigação de se submeter a uma acção de formação sobre segurança rodoviária.

Jurisprudência

I. «1. O facto de o arguido ter voltado a estacionar o seu automóvel no lugar ao lado direito do automóvel colido, com uma distância de um lugar; visto ainda o facto de os lugares de estacionamento não serem reservados para a utilização dos carros pré-determinados, e a alegação de que se assim não fosse a ofendida não viria a descobrir que o seu veículo tinha sido embatido e não teria meios para identificar o lesante, não se configuram como argumentos definitivos em termos de abalar a convicção do Tribunal.

2. [...].

3. [...]», Ac. do TSI, de 25 de Fevereiro de 2010, processo n.º 270/2009.

II. “A taxa diária da multa, nos termos do artigo 45.º, n.º 2, do Código Penal de Macau, é fixada exclusivamente em função da situação económica e financeira do condenado e dos seus encargos pessoais”. Cfr. Acórdão do TSI, de 3 de Fevereiro de 2005, Processo n.º 328/2004, pág. 2/33.

III. “A mera verificação de alguma das circunstâncias elencadas no n.º 2 do artigo 66.º do Código Penal não implica automaticamente a sua efectiva consideração para efeitos de decisão pela atenuação especial da pena, como que com abstracção da ponderação, necessariamente a ser feita caso a caso, do grau da sua força atenuante em relação à ilicitude do facto, à culpa do agente e/ou à necessidade da pena”. Cfr. Acórdão do TSI, citado, pág. 2/33.

IV. «1. O crime de fuga à responsabilidade tipificado no art.º 64.º do Código da Estrada, com a alteração introduzida pela Lei n.º 7/96/M, de 22 de Julho, é punível com pena de prisão até um ano ou com pena de multa.

A taxa diária da multa, nos termos do art.º 45.º, n.º 2, do Código Penal de Macau, é fixada exclusivamente em função da situação económica e financeira do condenado e dos seus encargos pessoais.

O art.º 66.º, n.º 1, do Código Penal dispõe que o tribunal atenua especialmente a pena, além dos casos expressamente previstos na lei,

quando existirem circunstâncias anteriores ou posteriores ao crime, ou contemporâneas dele, que diminuam por forma acentuada a ilicitude do facto, a culpa do agente ou a necessidade da pena.

Assim sendo, a mera verificação de alguma das circunstâncias elencadas no n.º 2 do art.º 66.º do Código Penal não implica automaticamente a sua efectiva consideração para efeitos de decisão de atenuação especial da pena, como que com abstracção da ponderação, necessariamente a ser feita caso a caso, do grau da sua força atenuante em relação à ilicitude do facto, à culpa do agente e/ou à necessidade da pena.

A despeito de o arguido ter exibido uma boa conduta anterior e posterior à prática dos factos, consistente na inexistência de antecedentes criminais, na voluntária reparação sensivelmente pronta dos danos então causados pela prática do crime de fuga à responsabilidade, na confissão integral e sem reserva dos factos, na falta de notícia de cometimento de novos crimes durante um decurso de tempo relativamente longo desde a perpetração desse delito até à data de proferimento da sentença a quo, factores todos esses reconduzíveis às circunstâncias referidas nas alíneas c) e d) do n.º 2 do art.º 66.º do Código Penal, se o mesmo arguido, de acordo com a matéria de facto dada por provada na Primeira Instância, depois de ter provocado, em altas horas da madrugada, o embate do veículo por ele conduzido nas barreiras de ferro colocadas numa curva da via pública, e mesmo que isto tenha sido na altura presenciado por um guarda policial que, por isso, se aproximou do sítio e gritou com intenção de mandar parar o mesmo veículo, ignorou essa ordem policial e continuou a fugir, fica evidenciado um grau relativamente acentuado de culpa dele no cometimento daquele crime, que constitui, desde já, um percalço para a activação da atenuação especial da pena.

Ademais, todas aquelas circunstâncias favoráveis ao arguido, se lograram in casu a aplicação da multa em detrimento da pena de prisão nos termos do artigo 64.º do Código Penal, ainda não conseguem, à luz do critério material exigido na parte final do n.º 1 do art.º 66.º do mesmo

Código, neutralizar, de forma acentuada, as exigências constantes e prementes de prevenção geral do crime de fuga à responsabilidade na sociedade de Macau, as quais, por isso, ditam a redobrada necessidade da pena que, como tal, tem que ser achada nos seus termos normais à luz do art.º 65.º desse Código, e já não dos seus art.ºs 66.º, n.º 1, e 67.º, precisamente em prol da prevenção geral deste tipo de crime com vista à cabal protecção do respectivo bem jurídico (cfr. também o disposto no n.º 1 do art.º 40.º do mesmo Código).

Outrossim, o decurso de longo tempo desde a data dos factos até à dedução da acusação pública não tem efeito expressivamente atenuativo da pena ante o bem jurídico que se procura tutelar com a incriminação de condutas de fuga à responsabilidade, pois caso contrário bastaria uma normal demora na dedução de acusação para fazer, sem mais, atenuar especialmente a pena a caber a este crime.

[...]

[...]» Ac. do TSI, de 3 de Fevereiro de 2005, Processo n.º 328/2004.

Artigo 90.º

Condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

1. Quem conduzir veículo na via pública com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 gramas por litro, é punido com pena de prisão até 1 ano e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

2. Na mesma pena incorre quem conduzir veículo na via pública sob influência de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei.

3. A negligência é punida.

Anotações

1. Este artigo procedeu à criminalização da condução com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 1,2 gramas ou sob efeitos de substâncias estupefacientes ou psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei.

2. Importa referir ainda que o artigo 279.º do CPM, na sua alínea a) do n.º 1, tipifica como crime de condução perigosa de veículo rodoviário a condução de veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada *«não estando o condutor em condições de o fazer com segurança por se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos de efeitos análogos»*. Estamos aqui perante um crime [criado dolosamente (n.º 1) ou meramente culposo (n.º 2)] para a vida, ofensa grave à integridade física ou para bens patrimoniais de valor elevado.

3. Para que se verifique a prática do crime deste artigo— como aliás da contravenção prevista no artigo 96.º - não é necessário que se verifique (contrariamente ao crime do referido artigo 279.º) a existência de um perigo concreto, bastando a simples verificação da condução com determinada taxa de alcoolemia (crime de perigo abstracto).

4. Da conjugação deste artigo com o artigo 96.º resultam as seguintes penas aplicáveis nos casos de condução sob efeitos do álcool:

- a) Alcoolemia entre 0,5 e 0,8 gramas por litro de sangue, pena de multa de 2.000,00 a 10.000,00 patacas (artigo 96.º, n.º 2);
- b) Alcoolemia entre 0,8 e 1,2 gramas por litro de sangue, pena de multa de 6.000,00 a 30.000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses (artigo 96.º, n.º 3);
- c) Reincidência, quando a segunda infracção seja inferior a 0,8 gramas por litro de sangue, pena de multa de 4.000,00 a 20.000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano (artigo 96.º, n.º 4, alínea 1);

- d) Reincidência, quando a taxa de alcoolemia na segunda infracção seja igual ou superior a 0,8 e inferior a 1,2 gramas por litro de sangue, com pena de multa de 12.000,00 a 60.000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos (artigo 96.º, n.º 4, alínea 2);
- e) Alcoolemia igual ou superior a 1,2 gramas por litro, pena de prisão até 1 ano e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos (artigo 90.º, n.º 1);
- f) Condução sob efeitos do álcool pondo em perigo – crime de perigo concreto - a vida ou a integridade física de outrem de forma grave ou bens patrimoniais de valor elevado, pena de prisão até 3 anos ou pena de multa até 240 dias se o perigo for criado por negligência (n.º 2).

Jurisprudência

I. *“Mostra-se adequada uma pena de prisão de 5 meses e na pena acessória de inibição de condução pelo período de 2 anos, por um crime de condução em estado de embriaguez, previsto no art.º 90.º, n.º 1 da Lei do Trânsito Rodoviário, aprovada pela Lei n.º 3/2007 e uma pena de prisão de 7 meses e na pena acessória de cassação da licença de condução por um crime de desobediência qualificada, p. e p. pelo art.º 92.º, n.º 1 da mesma Lei, conjugado com o art.º 312.º, n.º 2 do Código Penal, em cúmulo jurídico dos dois crimes, numa pena única de 10 meses de prisão efectiva e na pena acessória de cassação da licença de condução, se o arguido foi apanhado a conduzir, ultrapassando uma barreira fixada pela Polícia só vindo a parar num posto de gasolina mais à frente, tinha uma taxa de álcool de 1, 48 gramas por litro no sangue e já anteriormente fora condenado por um crime de armas proibidas, com pena suspensa, num crime de injúria e dano, também com pena suspensa e mais recentemente, em 2008, foi condenado por condução em estado de embriaguez”, Ac. do TSI, de 14 de Janeiro de 2010, Processo n.º 550/2009.*

II. Processo Sumário n.º CR1-09-0293-PSM, do Tribunal Judicial de Base: *“condena o arguido pela prática de um crime previsto e punido no*

artigo 90.º da Lei n.º 3/2007, na pena de prisão de 3 meses, suspensa e substituída por igual período da pena de multa, à taxa diária de MOP\$ 150,00 totalmente de MOP\$ 13.500,00, a pagar durante um período de 3 meses, bem assim na pena acessória de inibição de condução por um período de 1 ano”. Ver Acórdão do TSI, de 28 de Janeiro de 2010, o qual negou provimento ao recurso interposto daquela sentença.

III. *«1. Se se mostra inadequada uma pena de 2 (dois) meses de prisão efectiva pela prática de um crime de condução em estado de embriaguez p. e p. pelo art.º 90.º, n.º 1 da Lei n.º 3/2007, de 7 de Maio de 2007, será por defeito, vistas anteriores condenações do arguido, seja pelo mesmo tipo de infracção, seja ainda por outra no domínio estradal.*

2. Deve ainda ser aplicada uma pena acessória de inibição de condução, se, por lapso, tal não foi contemplado na sentença proferida.

3. Na avaliação global, em termos de determinação concreta da pena, a natureza das infracções (ontem contravenção, hoje crime) pouco releva. O que importa considerar é a antijuricidade subjacente à conduta e o desvalor que elas encerram. Não tanto pela gravidade conferida pelo legislador, mas especialmente como elemento aferidor de uma personalidade», Ac. do TSI, de 28 de Janeiro de 2010, Processo n.º 50/2009.

Artigo 91.º

Organização ou participação em provas desportivas de veículos não autorizadas

1. Quem, sem autorização da autoridade competente, organizar na via pública corridas de velocidade ou outras provas desportivas de veículos a motor, criando com essa conduta perigo para a vida, perigo grave para a integridade física de outrem ou perigo para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com pena de prisão até 3 anos, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

2. Quem participar nas corridas ou provas desportivas referidas no número anterior conduzindo veículo a motor é punido com pena de prisão até 3 anos, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 64.º-A do CE.

Artigo 92.º

Condução durante o período de inibição de condução

1. Quem conduzir um veículo na via pública durante o período de inibição efectiva de condução é punido pelo crime de desobediência qualificada e com cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º, mesmo que exiba outro documento que habilite a conduzir.

2. Quem, tendo-lhe sido efectivamente aplicada a sanção de cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º, conduzir um veículo a motor na via pública antes de decorrido 1 ano contado a partir da data em que tenha transitado em julgado a sentença que aplicou a sanção, mesmo que exiba outro documento que habilite a conduzir, é punido pelo crime de desobediência qualificada.

Anotações

1. O n.º 1 deste artigo corresponde ao artigo 65.º do CE e teve ainda como fonte o artigo L-224-16 do Código da Estrada de França.⁴¹

⁴¹ Nos termos deste artigo quem conduzir estando para tal inibido é punido com uma pena de 2 anos de prisão e com 4 500 Euros de multa. Isto para além de determinadas penas acessórias.

2. Artigo relacionado- 108.º da LTR.

3. O n.º 2 é inovador e visa dissuadir a condução de quem tenha visto cassada a carta de condução, através de uma sanção criminal, que pode levar à prisão.

4. Durante a discussão da proposta de Lei na Assembleia Legislativa foi suscitada «*a dúvida relativamente à possibilidade de os condutores poderem usar as cartas de condução internacionais durante o período de inibição de condução e de cassação da carta de condução. Em si mesma a questão não se coloca, uma vez que estando a pessoa impossibilitada de conduzir por ter sido condenada, quer na sanção de inibição de condução, quer na de cassação de carta de condução, é irrelevante o documento que utilize e exiba perante as autoridades. A sanção, qualquer que seja, vale para todos os documentos que habilitem a conduzir. No entanto, de forma a que não se suscitem dúvidas quanto ao alcance que se quis dar às normas foi acrescentada a expressão “mesmo que exiba outro documento que habilite a conduzir”, quer no n.º 1, quer no n.º 2, do artigo*». Parecer n.º 1/III/2007, da 3.ª Comissão Permanente da Assembleia Legislativa, página 28.

5. O n.º 3 do artigo 108.º determina que os condutores só podem requerer a realização de novos exames de condução decorrido um ano após o trânsito em julgado da sentença. Coloca-se então a questão de saber se, após o decurso de 1 ano previsto no n.º 2 deste artigo e antes de serem encartados de novo, alguém for encontrado a conduzir qual a pena aplicável. Aí, ter-se -á de aplicar não o crime de desobediência qualificada mas sim a contravenção prevista no artigo 95.º, ou seja, condução por não habilitado. Ou seja, a mesma situação de quem nunca logrou ter carta de condução.

Jurisprudência

I. Ver o Acórdão de 11 de Dezembro de 2008, do TSI, o qual negou provimento ao recurso no Processo n.º 635/2008, do Processo Sumário n.º CR3-08-0220, do TJB, que aplicou a pena de 4 meses de prisão

efectiva a um autor, na forma consumada, de um crime de desobediência qualificada previsto e punido pelo artigo 92.º da Lei n.º 3/2007 e pelo artigo 312.º, n.º 2, do CPM.

II. *“Mostra-se adequada uma pena de prisão de 5 meses e na pena acessória de inibição de condução pelo período de 2 anos, por um crime de condução em estado de embriaguez, previsto no art.º 90.º, n.º 1 da Lei do Trânsito Rodoviário, aprovada pela Lei n.º 3/2007 e uma pena de prisão de 7 meses e na pena acessória de cassação da licença de condução por um crime de desobediência qualificada, p. e p. pelo art.º 92.º, n.º 1 da mesma Lei, conjugado com o art.º 312.º, n.º 2 do Código Penal, em cúmulo jurídico dos dois crimes, numa pena única de 10 meses de prisão efectiva e na pena acessória de cassação da licença de condução, se o arguido foi apanhado a conduzir, ultrapassando uma barreira fixada pela Polícia só vindo a parar num posto de gasolina mais à frente, tinha uma taxa de álcool de 1, 48 gramas por litro no sangue e já anteriormente fora condenado por um crime de armas proibidas, com pena suspensa, num crime de injúria e dano, também com pena suspensa e mais recentemente, em 2008, foi condenado por condução em estado de embriaguez”, Ac. do TSI, de 14 de Janeiro de 2010, Processo n.º 550/2009.*

Bibliografia

Figueiredo Dias, *Direito Penal Português- As consequências jurídicas do crime*, página 253.

Artigo 93.º

Punição pela prática de crimes por negligência

1. Os crimes por negligência cometidos no exercício da condução são punidos com as penas cominadas na lei geral agravadas, no seu limite mínimo, com um terço da sua duração máxima, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

2. Se a negligência for grosseira, a agravação no limite mínimo da pena é de metade da sua duração máxima, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

3. A negligência grosseira na condução pressupõe a verificação de algum dos seguintes requisitos:

- 1) Condução em estado de embriaguez ou sob influência de álcool;**
- 2) Condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei;**
- 3) Excesso de velocidade igual ou superior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado;**
- 4) Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido;**
- 5) Desrespeito da obrigação de parar imposta pelo agente regulador de trânsito, pela luz vermelha de regulação do trânsito ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções;**
- 6) Condução sem iluminação do veículo, quando obrigatória;**
- 7) Utilização dos máximos de modo a provocar encandeamento.**

Anotações

Este artigo corresponde ao artigos 66.º e 75.º, n.ºs 1 a 3, do CE e teve ainda como fonte os artigos L232-1 e L232-2 do Código da Estrada de França.

Jurisprudência

Nos homicídios resultantes de culpa grosseira e exclusiva, desde que não se verifiquem circunstâncias de relevo que o desaconselhem, deve aplicar-se pena de prisão efectiva. AC. do TSI, de 20-03-2003, Proc. n.º 240/2002.

Artigo 94.º**Inibição de condução pela prática de crimes**

Sem prejuízo de disposição legal em contrário, é punido com inibição de condução pelo período de 2 meses a 3 anos, consoante a gravidade do crime, quem for condenado por:

- 1) Qualquer crime cometido no exercício da condução;**
- 2) Fuga à responsabilidade, nos termos do artigo 89.º;**
- 3) Falsificação, remoção ou ocultação de elementos identificadores de veículos;**
- 4) Falsificação de carta de condução ou documento substitutivo ou equivalente;**
- 5) Furto ou roubo de veículo;**
- 6) Furto de uso de veículo;**
- 7) Qualquer crime doloso, desde que a posse da carta de condução seja susceptível de oferecer ao seu titular oportunidades ou condições especialmente favoráveis para a prática de novos crimes.**

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 73.º do CE.

2. A jurisprudência tem vindo a entender que a duração da inibição de condução deve acompanhar ou ser de duração igual à da pena aplicada pelo crime cometido (cfr. Acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça de Portugal, de 16 de Janeiro de 1980, in *BMJ*, n.º 293-126 e de 9 de Julho de 1986, in *BMJ* n.º 359-358, da Relação de Coimbra de 18 de Novembro de 1981, in *BMJ* n.º 313-374 e do TSI da RAEM, de 3 de Fevereiro de 2005, Processo n.º 328/2004, página 20/33). Contudo, face à alínea 1) deste artigo, sempre o tribunal, sem afastar, quando possível o citado princípio, terá de respeitar os limites mínimos e máximos de inibição de condução aí previstos, respectivamente 2 meses e 3 anos.

SECÇÃO IV

Contravenções em especial ^{42 43 44 45 46}

⁴² Importa aqui tecer algumas considerações sobre a distinção entre crime e contravenção:

1. Assim, Maia Gonçalves, *Código Penal Português na Doutrina e na Jurisprudência*, Coimbra, Almedina, 3.^a ed., 1977, página 29, seguindo a doutrina de Carnevale, considera que no crime “a protecção é a defesa dos interesses” e que no caso das contravenções o que está em causa é “uma polícia do direito”. Sendo que: *A infracção das normas que desempenham a função de defesa origina o crime; a das normas de polícia faz nascer a contravenção.*”

2. No mesmo sentido vai Beleza dos Santos, in *Lições de Direito Criminal*, 1935-1936, página 257, considerando que nos crimes – normas repressivas- os actos põem em perigo *directa e imediatamente* certos interesses, enquanto nas contravenções – normas preventivas – as normas protegem interesses jurídicos incriminando factos que só *ocasionalmente* (ameaça longínqua) põem em perigo interesses indeterminados.

⁴³ Nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 123.º do CPM as contravenções são definidas como «o facto ilícito que unicamente consiste na violação ou na falta de observância de disposições preventivas de leis ou regulamentos», sendo (n.º 2) a negligência sempre punida e não podendo (nas contravenções) ser cominada pena de prisão superior a 6 meses, e se o for, a infracção é considerada crime (n.º 2 do artigo 124.º). Salvo disposição em contrário, nas contravenções a pena de multa é inconvertível em prisão (n.º 1 do artigo 125.º do CPM).

⁴⁴ Estas contravenções têm multas de montante variável entre um mínimo e um máximo, a fixar pelo juiz segundo as circunstâncias da prática do facto, a culpa do agente e as exigências de prevenção) artigo 65.º do CPM) e, em regra, são passíveis de sanções acessórias de inibição de condução.

⁴⁵ Multas estas que podem ser convertidas em prisão alternativa, em caso do seu não pagamento, nos termos previstos no artigo 47.º do CPM, por força do disposto no artigo 106.º, as quais, nos termos do artigo 133.º, são remetidas ao Tribunal Judicial de Base nos seguintes casos: 1) Quando a contravenção for punível com pena de prisão; 2) Quando não houver pagamento voluntário da multa no prazo indicado; e 3) Se havendo pagamento voluntário, a contravenção for também punível com inibição de condução.

⁴⁶ O processamento judicial das contravenções rege-se pelo disposto no Capítulo III, do CPPM – artigos 380.º a 388.º, sendo que a fase administrativa das contravenções ou seja os actos a praticar antes da remessa do respectivo a tribunal encontra-se prevista na Secção V, do Capítulo VII – artigos 130.º a 134.º.

Artigo 95.º

Condução por não habilitado

1. Quem conduzir veículo a motor ou máquina industrial na via pública sem estar habilitado para o efeito é punido com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas.

2. A reincidência é punida com pena de prisão até 6 meses ou com pena de multa de 10 000,00 a 50 000,00 patacas.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 67.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 99.º da LSRRPC e o artigo L221-2 do Código da Estrada de França.

Jurisprudência

“No âmbito do Código Penal de 1995, em caso algum haverá lugar à suspensão da pena de multa”, Ac. do TSI, de 17 de Novembro de 2005, Processo n.º 269/2005.

Artigo 96.º

Condução sob influência de álcool

1. É proibido conduzir na via pública sob influência de álcool, considerando-se, para os efeitos da presente lei, sob influência de álcool, o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 gramas por litro, ou que, após exame realizado nos termos previstos na presente lei e diplomas complementares, seja como tal considerado em relatório médico.

2. Quem conduzir veículo na via pública com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 0,5 gramas e inferior a 0,8 gramas por litro de sangue é punido com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas.

3. Quem conduzir veículo na via pública com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 0,8 gramas e inferior a 1,2 gramas por litro de sangue, é punido com pena de multa de 6 000,00 a 30 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

4. A reincidência é punida:

- 1) Com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, quando a taxa de alcoolemia, na segunda infracção, seja inferior a 0,8 gramas por litro de sangue;**
- 2) Com pena de prisão até 6 meses ou com pena de multa de 12 000,00 a 60 000,00 patacas, e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos, quando a taxa de alcoolemia, na segunda infracção, seja igual ou superior a 0,8 gramas e inferior a 1,2 gramas por litro de sangue.**

5. É punido com inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos quem, após exame pericial ordenado judicialmente, for declarado alcoólico habitual.

6. A inibição prevista no número anterior é renovável até que o condutor se encontre curado.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 68.º e 74.º do CE e teve ainda como fonte os artigos 22.º e 91.º da LSRRPC, as Basic Road Rules and Regulations de Singapura⁴⁷ e o artigo 165.º do CTB⁴⁸.

2. Este artigo (n.º 1) diminuiu a taxa máxima de alcoolemia permitida para 0, 5 gramas de álcool por litro de sangue e aumentou substancialmente o montante das multas aplicáveis e dos períodos de inibição de condução.

⁴⁷ O limite legal de álcool no sangue é em Singapura de 0,8 gramas por litro.

⁴⁸ O máximo de alcoolemia permitido é de 0, 6 gramas por litro de sangue.

Jurisprudência

Ver Acórdão do TSI, de 23 de Setembro de 2004, Processo n.º 190/2004. Confirma a pena de multa de MOP\$ 5.000,00, ou em alternativa, 30 dias de prisão subsidiária, num caso de condução sob o efeito do álcool de que resultou um acidente com uma vítima mortal (homicídio por negligência grosseira).

Artigo 97.º

Organização de actividades não autorizadas

1. Quem, sem autorização da autoridade competente, organizar na via pública corridas de velocidade ou outras provas desportivas de veículos a motor é punido com pena de multa de 30 000,00 a 150 000,00 patacas, acrescida de 3 000,00 a 15 000,00 patacas por cada um dos concorrentes participantes.

2. Sem prejuízo do número seguinte, quem, sem autorização da autoridade competente, organizar na via pública outras provas desportivas ou festividades é punido com pena de multa de 3 000,00 a 15 000,00 patacas.

3. Quem, sem autorização da autoridade competente, organizar, nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas, provas desportivas é punido com pena de multa de 30 000,00 a 150 000,00 patacas, acrescida de 3 000,00 a 15 000,00 patacas por cada um dos concorrentes participantes.

4. A realização de provas desportivas ou de festividades autorizadas sem o cumprimento das condições fixadas pela autoridade competente é punida com as multas previstas no n.ºs 1, 2 ou 3, consoante os casos, reduzidas a metade nos seus limites mínimo e máximo.

5. Os valores mínimo e máximo das multas aumentam para o dobro em caso de reincidência.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 69.º do CE.
2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.
3. Nos termos do disposto pelo artigo 22.º, n.º 1, do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, a utilização destas estruturas para a realização de provas desportivas depende de prévia autorização da DSAT, a qual deve fixar o horário e condições em que a sua realização se pode efectivar, sendo o desrespeito pela norma citada considerado contravenção punida com multa de 30.000,00 a 150.000,00 patacas, acrescida de 3.000,00 a 15.000,00 patacas por cada um dos concorrentes participantes (n.º 3 deste artigo), elevada para o dobro em caso de reincidência, mesmo que as infracções tenham sido cometidas em pontes diferentes (n.º 5 deste artigo).
4. Nos termos do disposto pelo artigo 20.º, n.º 1, do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, a utilização destas estruturas para a realização de provas desportivas depende de prévia autorização da DSAT, a qual deve fixar o horário e condições em que a sua realização se pode efectivar, sendo o desrespeito pela norma citada considerado contravenção punida com multa de 30.000,00 a 150.000,00 patacas, acrescida de 3.000,00 a 15.000,00 patacas por cada um dos concorrentes participantes (n.º 3 deste artigo), elevada para o dobro em caso de reincidência, mesmo que as infracções tenham sido cometidas em pontes diferentes (n.º 5 deste artigo).

Artigo 98.º

Excesso de velocidade

- 1. É punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas, quem infringir os limites de velocidade com excesso de velocidade inferior a 30**

km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado.

2. É punido com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, quem infringir os limites de velocidade com excesso de velocidade igual ou superior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado.

3. Em caso de reincidência, o infractor é punido:

- 1) Com pena de multa de 750,00 a 3 500,00 patacas, caso a segunda infracção tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado no n.º 1;
- 2) Com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, caso a infracção anterior tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado no n.º 1 e a segunda com excesso de velocidade referido no número anterior;
- 3) Com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos, se a primeira e segunda infracções tiverem sido cometidas com excesso de velocidade indicado no número anterior.

4. É punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a contravenção prevista no n.º 1 pela terceira vez e seguintes, no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso as infracções anteriores tenham sido cometidas com excesso de velocidade indicado no mesmo número.

5. É punido com pena de multa de 1 200,00 a 6 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a

contravenção pela terceira vez e seguintes com excesso de velocidade indicado no n.º 1, no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática de primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso uma das infracções anteriores tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado no n.º 2.

6. A inobservância dos limites máximos de velocidade fixados nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas é punida:

- 1) Com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas, se o excesso de velocidade for inferior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado;
- 2) Com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, se o excesso de velocidade for igual ou superior a 30 km/h sobre os limites impostos, no caso de ciclomotor, de motociclo ou de automóvel ligeiro, ou a 20 km/h, tratando-se de automóvel pesado.

7. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida:

- 1) Com pena de multa de 3 000,00 a 15 000,00 patacas, caso a segunda infracção tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado na sua alínea 1);
- 2) Com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano, caso a infracção anterior tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado na sua alínea 1) e a segunda com excesso de velocidade referida na alínea 2).

8. É punido com pena de multa de 4 000,00 a 20 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a

contravenção prevista na alínea 1) do n.º 6 pela terceira vez e seguintes, no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso as infracções anteriores tenham sido cometidas com excesso de velocidade indicado na mesma alínea.

9. É punido com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 6 meses, quem praticar a contravenção prevista no n.º 6 pela terceira vez e seguintes, com excesso de velocidade indicado na sua alínea 1), no prazo de 2 anos contado a partir da data da prática da primeira das duas infracções anteriores, desde que sobre estas tenha havido pagamento voluntário das multas ou as sentenças tenham transitado em julgado e caso as infracções anteriores tenha sido cometida com excesso de velocidade indicado na sua alínea 2).

10. A reincidência na contravenção prevista na alínea 2) do n.º 6 é punida com pena de multa de 8 000,00 a 40 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 22.º, n.º 1, 23.º, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º n.ºs 2 e 3 do CE e teve ainda como fonte o artigo 99.º da LSRRPC.

2. Diplomas relacionados: Artigo 20.º do Regulamento do Trânsito Rodoviário, artigo 6.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e artigo 5.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 21/2005.

Jurisprudência

I. *“1. O limite máximo de velocidade no tabuleiro superior da Ponte de Sai Van é de 80 quilómetros por hora, nos termos do art.º 5.º, n.º 1, alínea*

1), do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 21/2005, de 28 de Novembro.

2. [...].

3. Não obstante o facto notório de a velocidade dos veículos que circulam na Ponte de Sai Van se encontrar controlada por radar com mecanismo próprio para fotografar os veículos infractores, o arguido agiu com elevado grau de culpa quando aí ultrapassou atrevidamente o limite máximo de velocidade em 32 quilómetros.

4. São elevadas as necessidades de prevenção geral deste tipo de condução em excesso de velocidade.

5. Toda a interdição da condução irá implicar naturalmente incómodos não desejados pelo condutor assim punido no seu dia a dia“. Ac. do TSI, de 30 de Abril de 2009, Processo n.º 743/2008.

II. Ver Acórdão do TSI, de 28 de Janeiro de 2010, que negou provimento ao recurso interposto da sentença do TJB, no Processo Contravencional n.º CR3-09-0085-PCT, que condenou o arguido pela prática de uma contravenção prevista e punida no artigo 31.º, n.º 1 e do artigo 98.º, n.º 2, da Lei n.º 3/2007 e artigo 20.º do Regulamento do RTR, na pena acessória de inibição de condução por um período de 6 meses.

Artigo 99.º

Desrespeito pela obrigação de paragem

1. É punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas, o condutor de veículo que não respeite a obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito ou pelo sinal de paragem obrigatória nas intersecções.

2. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

3. É punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas o condutor de veículo que não respeite a obrigação de parar imposta pelo agente regulador de trânsito.

4. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 75.º, n.ºs 2 e 3 do CE e teve ainda como fonte o artigo L233-1 do Código da Estrada de França.⁴⁹

2. Artigo correlacionado: Artigo 104.º (reincidência).

Artigo 100.º

Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido

1. Salvo disposição em contrário, quem conduzir em sentido oposto ao legalmente estabelecido é punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas.

2. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

3. Se a contravenção prevista no n.º 1 for praticada nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas, é punida com pena de multa de 6 000,00 a 30 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano.

⁴⁹ Este artigo pune com uma pena de prisão de 3 meses e uma multa de 3 750 Euros, para além de determinadas sanções acessórias, designadamente a de inibição de condução por um período de 3 anos ou mais, quem desobedecer a ordem de paragem de um agente de autoridade de trânsito devidamente identificado.

4. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 12 000,00 a 60 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 1 a 3 anos.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 75.º, n.ºs 2 e 3 do CE.

2. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e REGA n.º 21/2005.

3. A circulação em sentido contrário na Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e respectivos Viadutos de Acesso é considerada contravenção (artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro) punida com a multa de 5.000,00 a 25.000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses; multa essa elevada para 10.000,00 a 50.000,00 patacas e inibição pelo período de 6 meses a 1 anos em caso de reincidência, nos termos do artigo 5.º do Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro. Contudo, nos termos do disposto no artigo 152.º que considera revogadas todas as disposições legais contrárias à presente lei, consideramos que essa disposição se encontra tacitamente revogada. O mesmo acontecendo com o artigo 4.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n. 21/2005.

Artigo 101.º

Inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás

1. Quem, na condução de veículo, inverter o sentido de marcha ou realizar a marcha atrás nas pontes, nos viadutos ou nos túneis, é punido com pena de multa de 2 500,00 a 12 500,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

2. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 5 000,00 a 25 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano.

3. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 2, quem, na condução de veículo, inverter o sentido de marcha ou realizar a marcha atrás nas lombas, nas curvas, nas intersecções de visibilidade insuficiente ou nos locais onde a visibilidade ou as demais características da via sejam impróprias para a sua realização, é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

4. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 32.º, n.ºs 3 e 4, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3, do CE e teve ainda como fonte o artigo 45.º do CEP.

2. Artigos relacionados: 22.º- visibilidade insuficiente e 23.º - sinalização de manobra.

3. O artigo 3.º, n.º 1, alínea 2) do Regulamento da Ponte de Sai Van proíbe a inversão do sentido de marcha naquelas infraestruturas e foi entretanto revogado pela alínea 5) do artigo 13.º do REGA n.º 15/2007. Os montantes das multas aplicáveis são iguais mas no n.º 1 do artigo 101.º desta lei acrescenta-se a sanção acessória de inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

4. Esta é uma manobra que consiste em colocar o veículo a circular em sentido oposto àquele em que seguia antes desta manobra, a qual deve ser efectuada por forma a não perturbar nem embaraçar o trânsito, aproveitando ao máximo as possibilidades da via e (ou) os espaços adjacentes. Esta manobra distingue-se da mudança de direcção porquanto esta exige uma bifurcação ou um cruzamento enquanto a inversão do sentido de marcha se pode efectuar sobre a mesma via em que o veículo circula.

Jurisprudência

“I- De acordo com a matriz do C.Penal só é punível o facto praticado com dolo, ou, nos casos especialmente previstos na lei, com negligência, previsão que ocorre em contra-ordenações estradais⁵⁰, agindo com negligência quem, por não proceder com o cuidado a que, segundo as circunstâncias, está obrigado e de que é capaz: (a) representar como possível a realização de um facto que preenche um tipo de crime, mas actuar sem se conformar com essa realização, ou (b) não chegar sequer a representar a possibilidade de realização do facto. II- A circunstância de se tratar de uma contra-ordenação não altera este quadro, pois de acordo com o artigo 1.º do RGCO, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro, constitui contra-ordenação todo o facto ilícito e censurável que preencha um tipo legal em que se comine uma coima, assim se afastando a possibilidade de punição a título de contra-ordenação independentemente do carácter censurável do facto. III- Se o agente inverteu a marcha em local onde essa manobra estava proibida por sinalização, não deve ser punido pela contra-ordenação correspondente, se um veículo de caixa alta que seguia à sua frente, o impediu de ver tal sinal, por não ser censurável o seu comportamento”. Ac. Do STJ, de 26-06-2003, (www.dgsi.pt/jstj).

Artigo 102.º

Não cedência de passagem a determinados veículos

1. Quem, na condução de veículo, não ceder a passagem aos veículos prioritários ou às colunas de veículos das forças policiais, é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

2. Quem infringir o disposto no n.º 5 do artigo 56.º é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

⁵⁰ De acordo com o n.º 2 do artigo 123.º do CPM, nas contravenções a negligência é sempre punida.

3. A reincidência nas contravenções previstas nos n.ºs 1 e 2 é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

4. Quem, na condução de veículo nas pontes objecto de regime especial ou nos viadutos de acesso a estas, não ceder a passagem aos veículos de socorro ou a veículos particulares, quando estes sejam utilizados no transporte de feridos ou pessoas doentes em estado grave, é punido com pena de multa de 1 000,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

5. A reincidência na contravenção prevista no número anterior é punida com pena de multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 6 meses a 1 ano.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 25.º, n.º 4, 45.º, n.º 1, 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3 do CE e teve ainda como fonte o artigo 65.º do CEP.

2. Artigo relacionado: 56.º - comportamento perante veículos prioritários.

Artigo 103.º

Não cedência de passagem a peões

1. Quem infringir o disposto no artigo 37.º é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

2. A reincidência é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Anotações

Este artigo corresponde aos artigos 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3 do CE e teve ainda como fonte o artigo 103.º do CEP.

Artigo 104.º**Ultrapassagem nas passagens para peões**

1. Quem, na condução de veículo, efectuar a ultrapassagem imediatamente antes ou nas passagens assinaladas para travessia de peões, é punido com pena de multa de 600,00 a 2 500,00 patacas.

2. A reincidência é punida com pena de multa de 1 200,00 a 5 000,00 patacas e inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Anotações

Este artigo corresponde aos artigos 70.º, n.ºs 3 e 4 e 75.º, n.ºs 2 e 3 do CE.

Artigo 105.º**Reincidência**

Sem prejuízo de disposição legal em contrário, considera-se reincidência a prática da mesma contravenção antes de decorridos 2 anos sobre a prática da contravenção anterior e depois de o infractor ter efectuado o pagamento voluntário da multa ou ter sido condenado por sentença transitada em julgado.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 70.º, n.º 4 do CE e teve ainda como fonte o artigo 144.º do CEP.

Artigo 106.º**Prisão em alternativa**

As penas de multa cominadas para as contravenções previstas nesta secção são convertíveis em prisão, nos termos do Código Penal.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 71.º do CE.
2. Nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 125.º do CPM, «salvo disposição em contrário, nas contravenções a pena de multa é inconvertível em prisão», daí a necessidade deste artigo.
3. Sobre a convertibilidade da multa não paga em prisão, nas contravenções, ver o disposto no artigo 47.º e nos n.ºs 2 e 3 do artigo 125.º, ambos do CPM, e a alínea b) do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 58/95/M, de 14 de Novembro, que aprovou o CPM.⁵¹

Artigo 107.º

Novos exames

1. **Quando existam razões para crer que o crime ou a contravenção praticados resultaram de incapacidade ou de incompetência manifestamente perigosas para a segurança de pessoas e bens, pode o tribunal ordenar a realização de novos exames de condução, precedidos ou não de inspeção médica ou de exame psicológico, podendo o tribunal decidir a inibição de condução até à aprovação em novo exame.**
2. **O tribunal pode ainda ordenar a realização de novos exames de condução aos condutores que estejam habilitados a conduzir veículos de determinada classe há menos de 2 anos quando, na condução dos mesmos, pratiquem qualquer contravenção que implique inibição de conduzir.**

⁵¹ *Artigo 6.º (Penas de multa estabelecidas em quantia)*

Às multas de natureza penal estabelecidas em quantia em leis avulsas aplicam-se as seguintes regras especiais:

- a) Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 47.º, o tribunal fixa equitativamente a prisão que deve ser cumprida, entre um mínimo de 6 dias e um máximo de 1 ano;
- b) Para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 74.º, o tribunal efectua o desconto que parecer equitativo.

3. Os exames a que se referem os n.ºs 1 e 2 não estão sujeitos ao pagamento das respectivas taxas e podem ou não abranger a totalidade das provas respectivas.

4. Consideram-se, para todos os efeitos legais, não habilitados para a condução os indivíduos que tenham faltado ou reprovado nos exames de condução previstos neste artigo.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 52.º e 75.º, n.º 4 do CE.

2. A inovação deste artigo é a de prever a possibilidade de o juiz decidir a inibição de condução até à aprovação em novo exame, quando se creia que o crime ou a contravenção resultaram de incapacidade ou de incompetência do condutor, para o exercício da condução.

Artigo 108.º

Cassação da carta de condução

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 92.º, se ao condutor tiverem sido aplicadas duas sanções de inibição de condução e este praticar nova infracção passível de inibição de condução, no prazo de 5 anos contado a partir da data em que tenha transitado em julgado a sentença que aplicou ao infractor a primeira inibição, o tribunal decide a cassação da carta de condução, ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º.

2. Sem prejuízo do disposto do número anterior, o tribunal pode decidir a cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º, no caso de crime cometido por negligência grosseira que preencha algum dos requisitos referidos no n.º 3 do artigo 93.º.

3. No caso de cassação da carta de condução, o condutor pode requerer a realização de novo exame de condução decorrido 1 ano, contado a partir da data em que transite em julgado a sentença que

lhe aplicou a cassação da carta de condução, ou após o fim do período de inibição de condução aplicada por sentença anterior, quando este termine depois do referido prazo de 1 ano.

4. Nos casos referidos no n.º 2 do artigo 92.º, o prazo de 1 ano para requerer a realização de novo exame de condução previsto no número anterior interrompe-se, contando-se o novo prazo a partir da data do trânsito em julgado da sentença que condene o condutor pela prática do crime de desobediência qualificada.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 73.º e 75.º do CE (suspensão da validade da licença de condução) e teve, ainda, como fonte o artigo L224-14 do Código da Estrada de França.⁵²

2. A pena acessória de cassação da carta de condução é uma medida nova no direito rodoviário da RAEM, a qual pode ser determinada pelo juiz quando:

- i) Ao condutor tiverem sido aplicadas duas sanções de inibição de condução e, este, no prazo de 5 anos contado a partir da data do trânsito em julgado da sentença que aplicou a primeira sanção de inibição de condução, praticar uma terceira infracção (n.º 1);
- ii) Tenha sido cometido um crime por negligência grosseira que preencha algum dos requisitos referidos no n.º 3 do artigo 93.º .

⁵² É do seguinte teor o citado artigo: “*Em caso de anulação da carta de condução decidida em aplicação do presente Código ou por força da prática dos crimes previstos nos artigos 221-6-1, 222-19-1 e 222-20-1 do Código Penal ou em caso de suspensão da carta de condução cuja duração é fixada pelo Conselho de Estado, o interessado não pode solicitar uma nova carta de condução ou a restituição da carta de condução sem ter sido reconhecido como apto após uma inspeção médica, clínica, biológica e psicológica efectuada a expensas suas*”.

3. A cassação da carta de condução é uma medida drástica, logo as condições que a determinam - acima descritas - são mais restritas do que as que determinam a aplicação da sanção de inibição de condução. Sendo que a sua finalidade é também diversa, ou seja, a cassação é uma medida de segurança no sentido de impedir determinados infractores de conduzirem.

Artigo 109.º

Suspensão da execução da sanção

1. O tribunal pode suspender a execução das sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução por um período de 6 meses a 2 anos, quando existirem motivos atendíveis.

2. Se durante o período de suspensão se vier a verificar nova infracção que implique a inibição de condução, a sanção de inibição de condução a aplicar é executada sucessivamente com a suspensão.

3. A suspensão da execução da sanção de cassação da carta de condução é sempre revogada, se, durante o período de suspensão, se vier a verificar nova infracção que implique a inibição de condução.

4. A revogação referida no número anterior determina a execução da sanção de cassação da carta de condução.

Anotações

1. Artigos correlacionados: Artigo 48.º a 50.º do CPM.

2. Nos termos do n.º 5 do artigo 48.º do CPM, o período de suspensão da pena é fixado pelo tribunal entre 1 a 5 anos a contar do trânsito em julgado da decisão. Contudo o n.º 1 do presente artigo estabelece um período especial de 6 meses a 2 anos para a suspensão das penas de inibição de condução ou de cassação da licença de condução, sendo este prazo que deve ser aplicado (e não o do CPM) por ser uma lei especial e mais favorável ao condutor. Até porque há quem entenda que o citado artigo

48.º apenas se aplica expressamente à pena de prisão. Neste sentido aponta o Acórdão do TSI, de 3 de Fevereiro de 2005, Processo n.º 328/2004, página 21.

3. Na vigência do CE de 1954 – artigo 61.º, n.º 4- o Tribunal podia substituir «a proibição temporária de conduzir por caução de boa conduta». No CE de 1993 não existe nenhuma disposição semelhante nem sobre a suspensão da execução da sanção de inibição de condução. Daí que os tribunais superiores sejam unânimes quanto à impossibilidade legal de suspensão da execução da pena de inibição de condução, na vigência do anterior CE.⁵³ Daí a expressa consagração dessa possibilidade, neste artigo.

4. A suspensão da inibição de condução só é decretada quando existam motivos atendíveis, ou seja aqueles que, pela sua natureza, mereçam uma especial consideração do tribunal e não aqueles que traduzam apenas os normais inconvenientes inerentes à inibição de condução.

Jurisprudência

I. *“A execução da sanção de suspensão da validade da licença de condução prevista no artigo 73.º, n.º 1, alínea a), do Código da Estrada pressupõe a apreensão da licença de condução por força das normas procedimentais próprias e expressas do artigo 90.º n.ºs 1 e 3, do mesmo Código, segundo as quais as licenças de condução devem ser apreendidas durante o período de suspensão da sua validade e para este efeito o condutor é notificado para entregar a sua licença de condução no prazo de dez dias, sob pena de desobediência”.* Acórdão do TSI de 25 de Novembro de 2004-Processo n.º 277/2004.

II. *“A duração da pena acessória de suspensão da validade da licença de condução prevista no artigo 73.º, n.º 1 do Código da Estrada, com uma moldura abstracta de um mês a dois anos, é determinada consoante*

⁵³ Ver, por todos: Acs. do TSI, de 17-11-2005, Proc. N.º 269/2005, de 27-06-2006, Proc. N.º 37/2006, de 14-12-2006, Proc. N.º 534/2006 e 29-03-2007, Proc. N.º 87/2007.

a gravidade da infracção”. Acórdão do TSI de 3 de Fevereiro de 2005, Processo n.º 328/2004.

III. *«Quanto à suspensão da pena acessória de inibição da condução, a mesma só é aplicada tanto no caso excepcional como quando ocorrem “motivos atendíveis”. A lei confere ao Tribunal o poder discricionário na ponderação destes “motivos atendíveis”, da mesma maneira, a intervenção do tribunal de recurso só se limita à manifesta desproporcional e inadequada pena aplicada, o que não resultou da decisão recorrida»*, Ac. do TSI, de 28 de Janeiro de 2010.⁵⁴

SECÇÃO V

Infracções administrativas

Artigo 110.º

Qualificação

As infracções às disposições da presente lei que não constituam crimes ou contravenções previstos nas Secções III e IV deste Capítulo são consideradas infracções administrativas.

Anotações

1. Diploma relacionado: Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro-Regime geral das infracções administrativas e respectivo procedimento.

2. A noção de infracção administrativa consta do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro, como sendo «o facto ilícito que unicamente consista na violação ou na falta de observância de disposições preventivas de leis ou regulamentos, que não tenha a natureza

⁵⁴ Neste mesmo sentido, ver o acórdão do TSI, de 22 de Outubro de 2009, Processo n.º 572/2009.

de contravenção e para o qual seja cominada uma sanção administrativa pecuniária denominada multa».

3. A tentativa nas infracções administrativas só é sancionada quando uma lei ou um regulamento prevejam expressamente que a tentativa é sancionada, mas nunca, no caso de sancionamento da tentativa, podem ser previstos pressupostos da sanção e efeitos mais gravosos para o infractor do que os constantes das disposições adequadas da lei penal (artigo 5.º do diploma citado na nota anterior).

Artigo 111.º

Sanções

As infracções administrativas para as quais não esteja prevista sanção especial são punidas com multa de 300,00 patacas.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES PROCESSUAIS

CAPÍTULO VII

Disposições processuais

SECÇÃO I

Regras gerais

Artigo 112.º

Regime aplicável

1. Os processos para efectivação da responsabilidade civil, penal ou contravencional decorrente de acidente de viação na via pública ou de infracção ao disposto na presente lei regem-se pelas normas processuais respectivas, com as especialidades constantes do presente capítulo.

2. Aos processos por infracções administrativas é aplicável a disciplina especial estabelecida no presente capítulo e, subsidiariamente, o regime estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro, e pelo Código do Procedimento Administrativo.

3. Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, às formas de notificação previstas no Código do Procedimento Administrativo podem ser acrescentadas outras, por diploma complementar, desde que estas não impliquem a diminuição de direitos e garantias dos interessados.

Anotações

- 1. Este artigo corresponde ao artigo 76.º do CE.**
- 2. Dos actos intermédios da autoridade administrativa competente que, no decurso do procedimento por infracção administrativa violem direitos,**

liberdade e garantias do infractor, nomeadamente aqueles que determinem apreensão de documentos ou de veículo, cabe recurso contencioso imediato para o Tribunal Administrativo (artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro).

Jurisprudência

I. *“O Tribunal Administrativo é o competente para reconhecer dos recursos de actos administrativos de aplicação de multas em processo de infracção administrativa, quem quer que seja o autor do acto”*. Acórdão do TUI, de 3 de Maio de 2006, Processo n.º 6/2006.

II. *“O recurso autónomo do pedido de indemnização civil processado conjuntamente com a acção penal, a que alude expressamente o artigo 17.º, n.º 2, do Regime das Custas nos Tribunais, com reflexo no artigo 73.º do mesmo diploma legal, pode ser julgado directamente em conferência sem se comprometer a boa decisão do mesmo, tal como o que sucede em outros recursos civis em geral”*. Acórdão do TSI, de 3 de Março de 2005, Processo n.º 33/2005, página 1/20.

III. *“A quantia destinada à reparação de danos morais causados por acidente de viação é fixada equitativamente em face das circunstâncias dadas por assentes no texto da decisão recorrida, nos termos do disposto no artigo 487.º, ex vi do artigo 489.º, ambos do Código Civil de Macau”*. Acórdão do TSI, de 3 de Março de 2005, Processo n.º 33/2005, página 2/20.

IV. *“1. O CPP não estabelece com a exaustão do CPC os procedimentos, requisitos e incidentes do enxerto cível que, em princípio, deve ser deduzido e seguir a acção penal, não se podendo deixar de considerar, vista até a natureza do Processo Penal, que os requisitos não podem ser mais restritivos do que os que existem no Processo Civil.*

2. [...].

3. [...]”. Ac. do TSI, de 3 de Dezembro de 2009, Processo n.º 174/2009.

Artigo 113.º**Notificação**

1. À excepção das notificações previstas na Secção IV deste Capítulo, as notificações feitas no âmbito do procedimento sancionatório administrativo, por carta registada sem aviso de recepção, presumem-se realizadas no terceiro dia posterior ao do registo, ou no primeiro dia útil seguinte nos casos em que o referido terceiro dia não seja dia útil, quando efectuadas para:

- 1) A residência habitual ou a sede constantes do registo de propriedade do veículo, quando o notificando seja o proprietário;**
- 2) A residência habitual constante do arquivo da entidade emissora da carta de condução, quando o notificando seja o condutor;**
- 3) O endereço indicado pelo próprio notificando.**

2. Se os interessados se encontrarem fora da RAEM, o prazo indicado no número anterior somente se inicia depois de decorridos os prazos de dilação previstos no artigo 75.º do Código do Procedimento Administrativo.

3. A presunção dos n.ºs 1 e 2 só pode ser ilidida pelo notificado quando a recepção da notificação ocorra em data posterior à presumida, por razões imputáveis aos serviços postais.

4. As disposições referidas nos n.ºs 1 a 3 são aplicáveis, no processo contravencional, às notificações feitas por parte de entidade administrativa, antes de o auto ser remetido ao órgão judiciário competente.

5. As notificações previstas na Secção IV deste Capítulo são efectuadas nos termos do Código do Procedimento Administrativo.

Anotações

1. Este artigo teve como fonte o artigo 282.º do CTB e teve ainda como fonte os artigos 175.º e 176.º do CEP.

2. Diplomas relacionados: Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 57/99/M, de 11 de Outubro e Código de Processo Administrativo Contencioso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 110/99/M, de 13 de Dezembro.

3. Nos termos do disposto na alínea 1) do artigo 26.º do CPAC a contagem do prazo para interposição do recurso contencioso da decisão que aplique uma multa por infracção administrativa não começa a correr enquanto e sempre que a notificação da decisão não tenha sido feita ou não dê a conhecer o sentido da decisão, o autor da mesma e a data em que esta foi proferida. E, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 27.º, também do CPAC, a contagem do prazo de recurso suspende-se quando o interessado, no prazo de 10 dias contado da notificação que não contenha as indicações referidas no artigo 70.º do CPA ou os elementos enunciados no artigo 113.º e no n.º 4 do 114.º deste diploma legal, requerer à entidade que praticou o acto a notificação das indicações ou dos elementos em falta ou a passagem de certidão ou fotocópia autenticada que os contenha; suspensão essa que permanece até à nova notificação ou passagem de certidão ou fornecimento de fotocópia autenticada pela entidade em causa.

4. A notificação devolvida por desactualização do endereço é considerada válida para todos os efeitos.

Jurisprudência

“1. São elementos essenciais da notificação de um acto administrativo a indicação do sentido da decisão com ele proferida assim como do seu autor e data.

2. *Só uma notificação em que falte um destes elementos torna a respectiva decisão (inoponível ao seu destinatário e) irrelevante para desencadear o início do decurso do prazo para interposição de recurso contencioso*". Acórdão do TSI, de 17 de Fevereiro de 2005, Processo n.º 16/2005.

SECÇÃO II

Fiscalização

Artigo 114.º

Aparelhos de fiscalização

1. Os aparelhos ou instrumentos a utilizar na fiscalização rodoviária devem ser previamente aprovados e aferidos pela entidade competente, nos termos de diploma complementar.

2. Até à entrada em vigor do diploma complementar previsto no número anterior, compete ao CSV a aprovação dos referidos aparelhos ou instrumentos.

3. É proibida a instalação nos veículos de aparelhos, de dispositivos ou de produtos susceptíveis de detectar a presença ou de perturbar o funcionamento de aparelhos ou de instrumentos destinados à detecção ou registo das infracções.

4. É punido com multa de 3 000,00 patacas quem infringir o disposto no número anterior, nos casos a que não corresponda sanção mais grave prevista em legislação especial, podendo o aparelho, o dispositivo ou o produto em causa ser apreendidos e declarados perdidos a favor da RAEM.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 77.º do CE.

Artigo 115.º

Exame de pesquisa de álcool

1. Os agentes de autoridade podem submeter os condutores a exame de pesquisa de álcool no ar expirado.

2. O exame referido no número anterior é obrigatório para os condutores ou para quaisquer outras pessoas envolvidas em acidente de que resultem mortos ou feridos, sempre que o seu estado o permita.

3. Quando não tiver sido possível a realização do exame de pesquisa de álcool no ar expirado, o médico do estabelecimento de saúde, oficial ou legalmente designado para o efeito, a que os intervenientes no acidente sejam conduzidos deve proceder à colheita da amostra de sangue para posterior exame de diagnóstico do estado de influenciado pelo álcool.

4. Se o exame de pesquisa de álcool no sangue não puder ser feito, quer por razões médicas, quer por recusa do examinando, deve proceder-se a exame médico para diagnosticar o estado de influenciado pelo álcool.

5. Quem se recusar injustificadamente a submeter-se ao exame de pesquisa de álcool no ar expirado ou ao exame médico previstos neste artigo é punido pelo crime de desobediência.

6. Nos casos de recusa previstos no número anterior, pode ainda ser aplicada a sanção de inibição de condução prevista no n.º 3 do artigo 96.º.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 93.º, n.ºs 1, 2 e 6 do CE e teve ainda como fonte os artigos L233-2, L234-8 do Código da Estrada de França⁵⁵ e o artigo 277.º do CTB.

⁵⁵ Quem se recusar a submeter-se a testes de pesquisa de álcool no sangue é punido, para além de determinadas sanções acessórias, designadamente a inibição de condução por 3 anos ou mais, com a pena de prisão de 2 anos e multa de 4 500 Euros (artigo L234-8).

2. Diplomas relacionados: Portaria n.º 274/95/M, de 16 de Outubro (Regula as condições e métodos a utilizar no controlo de condução sob a influência do álcool).

3. A fiscalização dos condutores para despistagem de álcool no sangue pode ser feita em qualquer caso, designadamente em operações especialmente destinadas a esse fim ou sempre que o agente suspeite que um condutor conduz sob a influência do álcool e é obrigatória em relação aos intervenientes em acidentes sempre que haja feridos ou mortos.

Artigo 116.º

Impedimento de conduzir

1. **Quem apresentar resultado positivo no exame previsto no n.º 1 do artigo anterior ou recusar ou não puder submeter-se a tal exame, fica impedido de conduzir pelo período de 12 horas, a menos que comprove, antes de decorrido esse período, que não está influenciado pelo álcool, através de exame por si requerido.**

2. **Quem conduzir com inobservância do impedimento referido no número anterior é punido pelo crime de desobediência qualificada.**

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 93.º, n.ºs 4, 5 e 7 do CE.

Artigo 117.º

Contraprova

1. **Se o exame de pesquisa de álcool no ar expirado for positivo, o examinado pode requerer de imediato a contraprova.**

2. **Para os efeitos do disposto no número anterior, o agente da autoridade deve apresentar o examinado, o mais rapidamente possível,**

à observação de um médico que deve colher a quantidade de sangue necessária para análise, a efectuar em laboratório autorizado ou em qualquer hospital da RAEM.

3. As despesas efectuadas com a contraprova são da responsabilidade do examinado sempre que o resultado da mesma seja positivo.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 94.º do CE.

Artigo 118.º

Fiscalização da condução sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

1. Os agentes de autoridade podem submeter os condutores a exames de detecção de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas cujo consumo seja considerado crime nos termos da lei, quando haja indícios de que os mesmos se encontram sob influência destas substâncias.

2. Quem se recusar injustificadamente a submeter-se aos exames referidos no número anterior é punido pelo crime de desobediência.

3. Nos casos de recusa previstos no número anterior, pode ainda ser aplicada ao condutor a sanção de inibição de condução pelo período de 2 a 6 meses.

Anotações

Actualmente a criminalização do consumo e tráfico de estupefacientes, bem como a lista dos produtos considerados como tal, consta da Lei n.º 17/2009, a qual revogou o Decreto-Lei n.º 5/91/M, de 28 de Janeiro.

Artigo 119.º**Outras disposições relativas à fiscalização**

1. As condições e os métodos a utilizar na fiscalização de condução sob influência de álcool são determinados por diploma complementar.

2. São fixados por diploma complementar os exames, os métodos e os materiais a utilizar para a determinação do estado de influenciado por estupefacientes ou substâncias psicotrópicas.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 95.º do CE.

Artigo 120.º**Autos relativos a acidentes de viação**

1. Sempre que tomem conhecimento de qualquer acidente de viação, os agentes de autoridade com competência para a fiscalização do trânsito na via pública devem levantar um auto donde constem, além da identificação dos condutores, vítimas, veículos e seus proprietários, os seguintes elementos:

- 1) Descrição pormenorizada da forma como se deu o acidente, suas causas e consequências, data, hora e local em que se verificou;**
- 2) Posição em que foram encontrados os veículos e as vítimas, com medição exacta em relação a qualquer ponto inalterável;**
- 3) Sentido de marcha dos veículos, localização e descrição dos sinais de pneumáticos ou outros que devam indicar o trajecto seguido e o ponto onde tenha começado a travagem ou a mudança de direcção;**
- 4) Estado de funcionamento dos órgãos de travagem, de direcção e de sinalização sonora e luminosa de cada veículo;**

- 5) Todas as circunstâncias que permitam averiguar as causas do acidente ou que tenham interesse para a determinação da responsabilidade;
- 6) O estabelecimento de saúde onde foram observados ou internados os feridos e, se os intervenientes se encontrarem seguros, em que seguradora, o número da apólice e a modalidade do seguro;
- 7) Referência ao facto de o autuante ter ou não presenciado os factos e identificação das pessoas que os presenciaram ou informaram o autuante sobre os pormenores constantes do auto.

2. Sempre que seja possível e a gravidade do acidente o justifique, o autuante deve elaborar um esboço donde constem as particularidades observadas ou fotografar os objectos ou sinais reveladores dessas particularidades.

3. Os elementos assim elaborados devem ser juntos ao auto logo que possível.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 79.º do CE e teve ainda como fonte os artigos 70.º a 73.º da LSRRPC.

Jurisprudência

“Deve ter-se como válido e relevante para a formação da convicção o depoimento de um guarda que elabora um croquis a partir dos elementos colhidos no local, concluindo o Tribunal que o acidente se produziu através de um embate traseiro de uma viatura, por parte do carro que seguia atrás, ainda que os ofendidos não fossem à audiência e o arguido tivesse permanecido silente”. Ac. Do TSI, de 26-07-2007, Proc. n.º 267/2006 (Recurso em Processo Penal).

SECÇÃO III

Apreensões

Artigo 121.º

Apreensão de carta de condução

1. A carta de condução deve ser apreendida pelos agentes de autoridade de fiscalização do trânsito nos seguintes casos:

- 1) Quando suspeitem da sua contrafacção ou viciação fraudulenta;
- 2) Quando se encontre em mau estado de conservação;
- 3) Quando tenha expirado o seu prazo de validade.

2. Nos casos previstos nas alíneas 1) e 2) do n.º 1, deve, em substituição da carta de condução, ser fornecida uma guia de condução, válida pelo tempo julgado necessário e renovável quando ocorra motivo justificativo.

3. Logo após o trânsito em julgado da sentença condenatória, nos casos previstos na alínea 1) do n.º 1, as guias de condução perdem a sua validade e são, obrigatoriamente, entregues à entidade emissora pelo condutor no prazo indicado nessa sentença, sob pena de crime de desobediência.

4. É punido com multa de 300,00 patacas quem conduzir com guia de condução caducada, se sanção mais grave não for aplicável por força de outra disposição legal.

5. No caso previsto na alínea 2) do n.º 1 o condutor deve, no prazo de 30 dias, requerer a substituição da carta de condução.

6. As cartas de condução, os documentos a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º e os demais documentos que habilitam a conduzir são apreendidos durante o período de inibição de condução.

7. O condutor deve entregar a carta de condução ou o documento a que se refere a alínea 4) do artigo 80.º ao CPSP no prazo indicado na

sentença que aplique a sanção de inibição de condução ou de cassação da carta de condução ou desse documento, sob pena de crime de desobediência.

8. O tribunal deve comunicar ao CPSP as sentenças que apliquem as sanções referidas no número anterior e os respectivos prazos nelas indicados.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 89.º e 90.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 96.º da LSRRPC, o artigo L224-17 do Código da Estrada de França⁵⁶, os artigos 272.º e 293.º do CTB e os artigos 159.º e 160.º do CEP.

2. Artigo relacionado: Artigo 141.º.

3. Diplomas relacionados: CPM e CPPM.

4. Este artigo constitui um regime especial em relação ao disposto no artigo 477.º do CPPM, o qual concede ao juiz a faculdade de decretar a apreensão, pelo tempo que durar a proibição, dos documentos que titulem o exercício da profissão ou actividade. Isto porque o presente artigo torna essa apreensão obrigatória.

Artigo 122.º

Apreensão de documento de identificação do veículo

1. O documento de identificação do veículo deve ser apreendido pelos agentes de autoridade de fiscalização do trânsito quando:

1) Suspeitem da sua contrafacção ou viciação fraudulenta;

⁵⁶ Quem se recusar, após ter sido notificado para tal, a entregar a carta de condução na sequência de decisão que aplique cassação da carta de condução ou inibição de condução, é punido com prisão de 2 anos e multa de 4 500 Euros. Isto para além de determinadas penas acessórias.

- 2) Se encontre em mau estado de conservação;
- 3) As características do veículo a que respeita não confirmam com as nele mencionadas;
- 4) O veículo ficar inutilizado em consequência de acidente;
- 5) O veículo for apreendido;
- 6) O veículo for encontrado a circular não oferecendo condições de segurança, nos termos definidos em diploma complementar;
- 7) O veículo circule em desrespeito pelas regras sobre poluição sonora e do ar.

2. A apreensão do documento de identificação do veículo pode ainda ser efectuada quando, em inspecção, se verifique que o veículo não oferece as condições de segurança legalmente definidas ou quando, estando afecto a transportes públicos, não ofereça condições de segurança ou de comodidade.

3. A apreensão do documento de identificação do veículo implica a apreensão de todos os outros documentos que ao veículo digam respeito.

4. Nos casos previstos nas alíneas 1), 2), 4), 6) e 7) do n.º 1 deve ser passada, em substituição do documento de identificação do veículo, uma guia válida pelo prazo e nas condições na mesma indicadas.

5. No caso previsto na alínea 3) do n.º 1 deve ser passada guia com validade a definir pela entidade emissora consoante o caso e apenas para o percurso até ao local do destino do veículo.

6. No caso previsto na alínea 2) do n.º 1 o interessado deve, no prazo de 30 dias, requerer a substituição do documento de identificação do veículo.

7. Nos casos previstos nas alíneas 3) a 7) do n.º 1 e quando o condutor só traga consigo a pública-forma do documento de identificação do veículo, pode ser notificado o proprietário do veículo

para a entrega do seu original no local indicado na respectiva notificação e no prazo de 8 dias.

8. Incorre no crime de desobediência quem, injustificadamente, não cumpra a obrigação prevista no número anterior.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 91.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 96.º da LSRRPC, o artigo 273.º do CTB e o artigo 161.º do CEP.

2. Sendo a segurança rodoviário o princípio norteador desta Lei, neste caso a segurança mas também o conforto dos passageiros, consagrou-se que o documento de identificação do veículo possa ser apreendido quando, em inspecção, se verifique que os veículos afectos a transportes públicos de passageiros não oferecem condições de segurança e/ou de comodidade.

Artigo 123.º

Apreensão de veículos

1. Os veículos a motor, os reboques, os semi-reboques e os velocípedes do tipo triciclo podem ser apreendidos, quando sejam encontrados na via pública:

- 1) Com número de matrícula que não lhe tenha sido legalmente atribuído ou permitido;**
- 2) Sem chapas de matrícula ou sem se encontrarem matriculados;**
- 3) Com números de matrícula que não sejam válidos para o trânsito dentro da RAEM;**
- 4) Com matrícula que tenha sido cancelada;**
- 5) Estando apreendido o respectivo documento de identificação do veículo;**

6) Circulando sem ter sido efectuado seguro de responsabilidade civil nos termos da lei;

7) Sem que o respectivo registo de propriedade tenha sido regularizados nos termos da lei.

2. Quando haja fortes indícios de que um veículo a motor seja utilizado em serviço remunerado com finalidade diferente da autorizada ou da constante da sua matrícula, o mesmo pode ser apreendido.

3. Se a apreensão referida nas alíneas 1) a 3) do n.º 1 for efectuada em sede criminal, seguem-se os termos do processo penal.

4. Nos casos previstos nas alíneas 4) e 5) do n.º 1, o proprietário pode ser designado fiel depositário do veículo.

5. No caso previsto no n.º 2, a apreensão cessa logo que seja efectuado o pagamento voluntário da multa aplicada à infracção em causa ou prestada uma caução no montante equivalente ao dessa multa ou tomada uma decisão de arquivamento, absolutória ou, no caso de decisão sancionatória, logo que se mostre paga a respectiva multa.

6. Nos casos previstos nas alíneas 1) a 3) do n.º 1, quando não se encontre a decorrer processo criminal, e nas alíneas 4) a 7) do mesmo número, o veículo não pode manter-se apreendido por mais de 90 dias devido a negligência do proprietário em regularizar a sua situação, sob pena de o mesmo ser considerado abandonado e adquirido por ocupação pela RAEM.

7. Quando se verifique a cessação de apreensão referida no n.º 5, o veículo deve ser reclamado no prazo de 90 dias contado a partir da data de notificação para o efeito, sob pena de o mesmo ser considerado abandonado e adquirido, por ocupação pela RAEM.

8. A apreensão referida na alínea 6) do n.º 1 cessa logo que seja efectuado o seguro de responsabilidade civil nos termos legais ou, no caso de acidente, se mostrem satisfeitas as indemnizações dele derivadas

ou seja prestada caução por montante equivalente ao valor mínimo do seguro obrigatório.

9. O proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou a pessoa que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, respondem pelo pagamento das despesas causadas pela apreensão daquele.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 92.º do CE e teve ainda como fonte os artigos 95.º, 96.º, 98.º da LSRRPC e o artigo 162.º do CEP.

2. Diploma relacionado: Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro (Registo da propriedade automóvel).

3. «Na falta do registo, quando obrigatório, as autoridades a quem compete a fiscalização das leis do trânsito, devem apreender o veículo e os respectivos documentos, que são remetidos à Conservatória, onde ficam até que o registo seja efectuado» (artigo 5.º n.ºs 1 e 3 do RPA). Os factos sujeitos a registo são os constantes dos n.ºs 1 e 2 do mesmo artigo.

4. Para além dos casos de apreensão de veículos aqui previstos existem ainda outros estabelecidos em legislação especial, como é o caso do disposto no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 29/90/M, de 25 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 34/92/M, o qual prevê a apreensão imediata dos veículos que infrinjam o disposto nesse mesmo diploma. A apreensão, neste caso, consiste na entrega do veículo ao seu proprietário ou a um seu representante, com a obrigação de este o não utilizar ou alienar e de o entregar quando tal lhe for solicitado. A apreensão cessa logo que o interessado faça prova de que o veículo já obedece aos normativos legais (n.º 2). Os proprietários dos veículos são responsáveis pelas despesas causadas pela apreensão (n.º 3). E, quando a apreensão se mantiver por um período superior a 90 dias, à semelhança do disposto no n.º 4 do presente artigo, por negligência do proprietário, o veículo é considerado abandonado a favor da RAEM, podendo a Administração proceder à sua venda em hasta pública (n.º 4).

SECÇÃO IV

Bloqueamento, remoção e abandono de veículos

Artigo 124.º

Estacionamento por tempo excessivo

1. Considera-se estacionamento por tempo excessivo o de veículo estacionado ininterruptamente durante 15 dias em lugar onde o estacionamento é legalmente permitido e isento de pagamento de qualquer taxa.

2. Os veículos estacionados por tempo excessivo são removidos da via pública.

3. O presente artigo não se aplica ao estacionamento de veículos nas vias equiparadas a vias públicas.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 96.º do CE e teve ainda como fonte o artigo L417-1 do Código da Estrada de França⁵⁷ e o artigo 163.º do CEP.

2. O artigo 1.º, alínea a) do Decreto-Lei n.º 31/78/M, de 30 de Setembro, que estabelece medidas sobre o parque de veículos nas vias públicas, considerava estacionamento abusivo: «o de veículo estacionado ininterruptamente durante trinta dias em parque isento de pagamento de qualquer taxa». Face ao n.º 1 deste artigo e à regra geral revogatória do artigo 152.º desta Lei, consideramos que aquele preceito foi revogado.

⁵⁷ De acordo com este artigo os veículos estacionados no mesmo sítio durante um período consecutivo de 7 dias podem ser removidos.

Artigo 125.º

Bloqueamento e remoção

1. Podem ser bloqueados ou removidos da via pública os veículos que se encontrem estacionados nas situações seguintes:

- 1) Em local de paragem de veículos de transporte colectivo de passageiros;**
- 2) Nos passeios, nas passagens de peões sinalizadas ou em zona reservada exclusivamente ao trânsito de peões;**
- 3) Na faixa de rodagem, sem ser junto da berma ou passeio;**
- 4) Na faixa de rodagem, a menos de 5 metros dos cruzamentos e entroncamentos;**
- 5) Em local destinado ao acesso de veículos ou peões a propriedades ou a garagens ou em locais de estacionamento, quando devidamente sinalizados;**
- 6) Impedindo a formação de uma ou duas filas de trânsito, conforme este se faça num ou em dois sentidos;**
- 7) Em local em que impeçam a saída de outros veículos devidamente estacionados;**
- 8) Em via ou corredor de circulação reservados a veículos de certa espécie ou afectos a determinados transportes;**
- 9) Em local de estacionamento reservado, com desrespeito pelas condições da respectiva utilização;**
- 10) Em local assinalado por linha contínua ou descontínua amarela ou onde existam placas de estacionamento proibido;**
- 11) De modo a constituírem evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito de peões ou de veículos.**

2. Podem igualmente ser removidos da via pública os veículos que, na sequência de acidente, fiquem imobilizados em qualquer das situações previstas no número anterior.

3. Sem prejuízo das sanções legais aplicáveis, o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou a pessoa que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, são responsáveis por todas as despesas ocasionadas pelo bloqueamento ou remoção, ressalvado o direito de regresso contra o condutor.

4. O modo de efectuar o bloqueamento e desbloqueamento de veículos é definido por diploma complementar.

5. As taxas devidas pelo bloqueamento e remoção de veículos, bem como pelo depósito dos mesmos, são determinadas em diploma complementar.

6. As normas a que obedece o serviço público de estacionamento constam de diploma complementar.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 97.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 164.º do CEP.

Artigo 126.º

Abandono

1. Removido o veículo, nos termos do artigo 124.º e n.º 1 do artigo 125.º, aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 1247.º do Código Civil, com exclusão do direito ao prémio referido no seu n.º 4 e sendo reduzido a 90 dias o prazo previsto no seu n.º 3.

2. O prazo referido no número anterior é reduzido para 30 dias quando, tendo em vista o estado geral do veículo ou outras circunstâncias ponderosas, for previsível que o preço obtido na venda em hasta pública não cubra as despesas decorrentes da remoção e depósito.

3. Os prazos referidos nos n.ºs 1 e 2 contam-se a partir da data de notificação a que se refere o artigo seguinte.

4. Se o veículo não for reclamado dentro do prazo, é considerado abandonado e adquirido, por ocupação, pela RAEM.

5. É considerado abandonado e adquirido por ocupação pela RAEM, o veículo removido nos termos do n.º 2 do artigo anterior e que não for reclamado no prazo de 90 dias contado a partir da data de notificação a que se refere o artigo seguinte.

6. O veículo é considerado imediatamente abandonado quando tal for inequivocamente manifestado pela vontade do seu proprietário e, havendo reserva de propriedade, também pelo respectivo adquirente.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 98.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 165.º do CEP.

Artigo 127.º

Reclamação de veículos

1. A remoção é notificada ao proprietário do veículo e, havendo reserva de propriedade, ao respectivo adquirente.

2. Da notificação deve constar a indicação do local para onde o veículo foi removido e que o mesmo deve ser retirado dentro dos prazos referidos no artigo anterior, sob pena de ser considerado abandonado.

3. A entrega do veículo ao reclamante é feita mediante a liquidação das taxas relativas à remoção e ao depósito ou prestação de caução de valor equivalente.

4. As taxas referidas no número anterior constituem receita:

1) Do IACM, quando este proceda a remoção e depósito de veículos;

- 2) Da entidade exploradora, no caso de serviço público de parques de estacionamento;
- 3) Da RAEM, nos restantes dos casos.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 99.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 166.º do CEP.

Artigo 128.º

Hipoteca

1. Quando o veículo seja objecto de hipoteca, a remoção deve também ser notificada ao credor hipotecário.
2. Da notificação ao credor hipotecário deve constar a indicação dos termos em que a notificação foi feita ao proprietário e a data em que termina o prazo para levantamento do veículo, referido no artigo 126.º.
3. O credor hipotecário pode requerer a entrega do veículo como fiel depositário para o caso de, findo o prazo, o proprietário o não levantar.
4. O requerimento pode ser feito no prazo de 20 dias após a notificação ou até ao termo do prazo para levantamento do veículo pelo proprietário, se terminar depois daquele.
5. O veículo deve ser entregue ao credor hipotecário logo que se mostrem pagas todas as despesas ocasionadas pela remoção e depósito, devendo o pagamento ser feito dentro dos 8 dias seguintes ao termo dos prazos a que se referem os n.ºs 1 ou 2 do artigo 126.º, consoante o caso.
6. O credor hipotecário tem direito de regresso contra o proprietário, não só quanto às despesas referidas no número anterior como ainda quanto às que efectuar na qualidade de fiel depositário.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 100.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 167.º do CEP

2. Diploma relacionado: Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro (Registo da propriedade automóvel).

3. Os veículos automóveis podem ser objecto de hipotecas legais, judiciais ou voluntárias, sendo que quer a constituição da hipoteca quer o seu distrate podem ser efectuados por meio de documento particular, com termo de autenticação ou de reconhecimento presencial de assinaturas, por notário (artigo 4.º do RPA).

4. A hipoteca, bem como a modificação e cessão dela, estão sujeitas a registo (artigo 5.º, n.º 1, alínea c) do RPA).

Artigo 129.º

Penhora

1. Quando a autoridade que procedeu à remoção tenha conhecimento de que determinado veículo tenha sido objecto de penhora ou acto equivalente, deve informar o tribunal dessa circunstância.

2. No caso previsto no número anterior, deve o veículo ser entregue à pessoa que, para o efeito, o tribunal designar como fiel depositário, sendo dispensado o pagamento prévio das despesas de remoção e depósito.

3. Na execução, os créditos pelas despesas de remoção e depósito gozam de privilégio especial e são graduados imediatamente a seguir aos créditos da RAEM por impostos.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 101.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 168.º do CEP.

2. Diploma relacionado: Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro (Registo da propriedade automóvel).

3. A penhora de veículos automóveis está sujeita a registo (artigo 5.º, n.º 1, alínea e) do RPA).

SECÇÃO V

Tramitação especial das contravenções⁵⁸

Artigo 130.º

Notificação ao infractor

Sempre que haja indícios suficientes da prática de qualquer contravenção à presente lei e demais legislação reguladora do trânsito não punível com pena de prisão, a entidade autuante notifica o infractor para efectuar o pagamento voluntário da multa no prazo de 15 dias, no local indicado na notificação.

⁵⁸ Sempre que haja indícios suficientes da prática de qualquer contravenção não punível com pena de prisão, a entidade autuante notifica o infractor para efectuar o pagamento voluntário da multa no prazo de 15 dias (artigo 130.º); sendo o pagamento voluntário efectuado pelo valor mínimo (artigo 131.º).

Esta notificação é feita por carta registada sem aviso de recepção para a residência habitual ou a sede da pessoa colectiva constantes do registo de propriedade do veículo quando o notificando seja o proprietário, para a residência habitual do condutor ou para endereço indicado pelo notificando e considera-se feita no terceiro dia posterior ao registo, ou no primeiro dia útil seguinte nos casos em que o referido terceiro dia não seja dia útil (artigo 113.º, n.ºs 1 e 4).

Nos caso em que a contravenção for punível com pena de prisão, o processo é sempre remetido, de imediato, a tribunal sem a notificação referida no parágrafo anterior. Verificada a infracção mas quando o agente de autoridade não puder identificar o autor da contravenção, deve ser notificado o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou aquele que, a qualquer título tenha a posse efectiva do veículo para, no prazo de 15 dias, proceder a essa identificação ou ao pagamento voluntário da multa (artigo 132.º).

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 80.º, n.º 1 do CE.

Artigo 131.º

Pagamento voluntário

O pagamento voluntário previsto no artigo anterior é efectuado pelo valor mínimo cominado para a multa.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 80.º, n.º 2 do CE.

Artigo 132.º

Identificação do autor da contravenção

1. Quando o agente de autoridade não puder identificar o autor da contravenção, deve ser notificado o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou aquele que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo para, no prazo de 15 dias, proceder a essa identificação ou efectuar o pagamento voluntário da multa.

2. O notificado que, no prazo indicado, não proceder à identificação nem provar a utilização abusiva do veículo é considerado responsável pela contravenção.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 82.º do CE e teve ainda como fonte o artigo 171.º do CEP.

Artigo 133.º**Remessa a tribunal**

O processo é remetido ao tribunal competente para julgamento nos seguintes casos:

- 1) Quando a contravenção for punível com pena de prisão;**
- 2) Quando não houver pagamento voluntário da multa no prazo indicado;**
- 3) Se, havendo pagamento voluntário, a contravenção for também punível com inibição de condução.**

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 80.º, n.º 3 do CE.

Jurisprudência

“1. Nos termos do art.o 133.º, alínea 3), da Lei do Trânsito Rodoviário (Lei n.º 3/2007, de 7 de Maio), o processo é remetido ao tribunal competente para julgamento se, havendo pagamento voluntário, a contravenção for também punível com inibição de condução.

2. Para efeitos da legal condenação na pena de inibição da condução nos termos previstos na alínea 2) do n.º 6 do art.º 98.º da dita Lei, basta estar provada a condução de um automóvel ligeiro com excesso de velocidade igual ou superior a 30 km por hora sobre o limite máximo da velocidade permitida na Ponte da Amizade.

3. A pena de inibição de condução pelo período de um a seis meses, prevista no n.º 9 do art.o 98.º da referida Lei, é totalmente independente da pena de inibição de condução pelo período de seis meses a um ano, aplicável a alguma contravenção prevista e punível nos termos da alínea 2) do n.º 6 do próprio art.º 98.º, praticada antes da reincidência de qualquer acto de condução com excesso de velocidade.

4. *Estando em causa apenas a prática, pela primeira vez, de uma contravenção concretamente punível nos termos da alínea 2) do n.º 6 do art.º 98.º, é certa a exclusiva aplicação desta norma na sentença recorrida.*

5. *O acto de pagamento voluntário das multas devidas pela prática de algumas outras infracções previstas nessa Lei, já faz precluir naturalmente o direito de o infractor de se defender dessas outras infracções inicialmente também dadas por verificadas na “Listagem das Transgressões” do Departamento de Trânsito do Corpo de Polícia de Segurança Pública”. Ac. do TSI, de 6 de Maio de 2010, Processo n.º 194/2010.*

Artigo 134.º

Destino das multas

O produto das multas por contravenções à presente lei constitui receita da RAEM.

SECÇÃO VI

Tramitação especial das infracções administrativas^{59 60}

⁵⁹ Aplica-se subsidiariamente o Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 57/99/M, de 11 de Outubro.

⁶⁰ Consagram-se aqui procedimentos o mais céleres possíveis. Assim, o artigo 135.º, n.º 1, prevê a possibilidade de dedução de acusação e notificação imediata (usando para tanto um impresso bilíngue normalizado) ao infractor pelo agente das entidades com poder de fiscalização quando este presencia o facto que constitui a infracção ou existam indícios suficientes da prática da mesma, mesmo quando não directamente presenciada pelo agente (caso dos radares ou câmaras). Nessa mesma notificação o infractor é também notificado da faculdade de pagamento voluntário da multa (pelo valor de dois terços – artigo 137.º) ou de apresentação da sua defesa, por escrito (n.º 2). Nos casos em que o agente não possa identificar o autor da infracção é deduzida acusação contra o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou quem detiver a posse do veículo, a qualquer título, sendo-lhe notificada por carta registada sem aviso de recepção para a residência habitual ou a sede constantes do registo de propriedade do veículo, quando o notificado seja o proprietário; para a residência habitual do condutor ou para endereço indicado pelo

Artigo 135.º**Instrução e acusação**

1. O procedimento sancionatório pode ser imediatamente instruído, e deduzida e notificada a acusação ao infractor, pelo agente das entidades com poder de fiscalização, nas seguintes situações:

- 1) Quando seja presenciado, pelo referido agente, facto que constitua infracção administrativa;**
- 2) Quando haja indícios suficientes da prática de infracção administrativa, mesmo que não seja presenciada pelo referido agente.**

2. Nas acusações referidas no número anterior, o infractor é também notificado da faculdade de pagamento voluntário da multa ou de apresentação de defesa por escrito, no local indicado e no prazo de 15 dias contado a partir da data da notificação da acusação.

notificando e considerando-se a mesma feita no terceiro dia posterior ao registo, ou no primeiro dia útil seguinte nos casos em que o referido terceiro dia não seja dia útil (artigo 113.º, n.º 1), para efectuar o pagamento ou apresentar defesa escrita no prazo de 15 dias (artigo 136.º).

Recebida a defesa e efectuadas as devidas diligências probatórias é elaborada pelo instrutor proposta de decisão e a mesma remetida para decisão (artigo 138.º, n.º 1), a qual aplica a sanção ou manda arquivar o processo (n.º 2).

Se, no prazo legal, o acusado não apresentar defesa, nem efectuar o pagamento voluntário da multa, nem proceder à identificação do autor da infracção, quando for o caso, a entidade com poder de decisão analisa o caso e aplica a respectiva sanção ou determina o arquivamento, consoante se tenha provado ou não a prática da infracção (artigo 138.º, n.º 3).

Esta decisão, que deve conter os elementos constantes do artigo 113.º do CPA, deve ser fundamentada nos termos do disposto nos artigos 114.º e 115.º do mesmo diploma e deve ser notificada ao acusado, nos termos do n.º 4 do artigo 138.º desta lei, devendo a notificação obedecer aos requisitos previstos no artigo 70.º do CPA.

Desta decisão cabe recurso contencioso nos termos gerais de direito para o Tribunal Administrativo.

Não havendo recurso e se, após a decisão definitiva, as multas não forem pagas as mesmas são executadas em sede de execução fiscal (artigo 140.º, n.º 1).

Anotações

1. Diploma relacionado: Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro.

2. O procedimento para aplicação das sanções prescreve decorridos 2 anos sobre a data da prática da infracção (n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro), suspendendo-se e interrompendo-se este prazo nos termos das disposições adequadas da lei penal (n.º 3 do citado artigo e artigo 112.º e 113.º do CPM).

3. Quando o infractor não for residente da RAEM o procedimento sancionatório é acelerado por forma a que o pagamento da multa devida seja assegurado antes da sua saída, devendo o infractor, quando identificado e não sendo possível concluir o procedimento antes da sua saída da RAEM, prestar uma caução de montante igual ao do valor mínimo da multa aplicável, a qual é perdida a favor da RAEM quando seja aplicada uma multa que não seja voluntariamente paga e não seja interposto recurso da respectiva decisão sancionatória ou, havendo recurso este não obtenha provimento (n.ºs 1 a 3 do artigo 18.º do RGIA).

4. Nos casos em que o infractor, cumulativamente, se recuse a prestar a caução; venha a ser sancionado com uma multa e não pague esta voluntariamente; não recorra da decisão sancionatória respectiva ou, tendo recorrido, o recurso não obtenha provimento e abandone a RAEM, não pode voltar a entrar nela antes de comprovar o pagamento da multa (alínea d) do n.º 4 do artigo 18.º do RGIA).

Artigo 136.º

Identificação dos condutores

1. Quando o agente de autoridade não puder identificar o autor da infracção, é deduzida a acusação contra o proprietário, o adquirente com reserva de propriedade, o usufrutuário ou aquele que, a qualquer título, tenha a posse efectiva do veículo, sendo-lhe notificada a faculdade de efectuar o pagamento voluntário da multa ou apresentar defesa, por

escrito, ou proceder àquela identificação no prazo de 15 dias contado a partir da data da notificação, no local nela indicado.

2. O processo referido no número anterior é arquivado quando se comprove que outra pessoa praticou a infracção ou houve utilização abusiva do veículo.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 82.º, n.º 1, do CE e teve ainda como fonte o artigo 171.º do CEP.

Artigo 137.º

Pagamento voluntário

1. O pagamento voluntário da multa no prazo previsto nos artigos 135.º e 136.º é efectuado por dois terços do seu valor.

2. Decorrido o prazo previsto nos artigos 135.º e 136.º, o pagamento é efectuado pelo valor integral da multa.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 80.º, n.ºs 1 e 2 e 81.º, n.ºs 1 e 2, do CE e teve como fonte o artigo 284.º do CTB⁶¹.

2. A possibilidade de redução da multa a 2/3, em caso de pagamento voluntário, é inovadora e visa sobretudo diminuir o volume de trabalho administrativo de processamento das infracções, no sentido de libertar recursos humanos e meios para uma efectiva cobrança das multas aplicadas e de assim se conseguir um verdadeiro efeito dissuasor.

⁶¹ O pagamento pode ser efectuado até à data do vencimento expressa na notificação, por 80% do valor da multa.

Artigo 138.º

Decisão

1. Recebida a defesa e efectuadas as devidas diligências para o apuramento da existência da infracção, é elaborada pelo instrutor proposta de decisão, a qual é submetida à apreciação da entidade competente para aplicar a sanção.

2. A entidade competente para aplicar as sanções, após apreciada a proposta, determina a sanção aplicável ou manda arquivar o processo.

3. Se, no prazo estipulado nos artigos 135.º e 136.º, o acusado não apresentar defesa, nem efectuar pagamento voluntário, nem proceder à respectiva identificação quando for o caso previsto no artigo 136.º, a entidade referida no número anterior deve apreciar o processo, determinando a sanção aplicável ou o arquivamento.

4. A decisão é notificada ao acusado.

Anotações

1. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro de 1999 e Decreto-Lei n.º 110/99/M, de 13 de Dezembro.

2. A decisão sancionatória deve conter, sob pena de nulidade, os seguintes elementos: a identificação do infractor; a descrição do facto ilícito imputado; a indicação da norma que prevê e sanciona o facto ilícito imputado; a indicação dos meios de prova; a indicação da sanção aplicada e o prazo para o seu cumprimento; a indicação da possibilidade de impugnação da decisão, o prazo para o efeito e o tribunal competente e a indicação de que há lugar à execução imediata da decisão caso esta não seja impugnada (artigo 14.º do DL n.º 52/99/M, de 4 de Outubro de 1999).

3. Da decisão sancionatória cabe recurso contencioso para o Tribunal Administrativo (artigo 16.º do DL n.º 52/99/M, de 4 de Outubro) a interpor nos prazos estabelecidos no artigo 25.º do CPAC, contados nos termos dos artigos 74.º do CPA e 26.º e 27.º do CPAC.

4. Os requisitos da decisão referidos na nota 2 visam assegurar ao arguido a possibilidade de exercício efectivo dos seus direitos de defesa, o qual só pode existir quando haja um conhecimento dos factos que lhe são imputados, dos dispositivos legais que os punem e das condições em que pode recorrer judicialmente da decisão.

5. Após a notificação referida no n.º 4 deste artigo, o infractor pode tomar uma das três posições:

- a) Pagar a multa no prazo de 15 dias;
- b) Recorrer para o Tribunal Administrativo, no prazo de 30 dias (prazo geral);
- c) Não efectuar o pagamento da multa nem impugnar judicialmente a decisão, caso em que se segue a execução fiscal da mesma.

6. Da decisão pode ainda ser feita reclamação para o autor da decisão, nos termos dos artigos 148.º e ss do CPA, contudo essa reclamação não tem (em princípio) efeito suspensivo –incluindo do prazo de recurso, 151.º, n.º 2 do CPA-, nos termos do n.º 2 do artigo 150.º do CPA.

Jurisprudência

I. *“I. A decisão administrativa que aplique a coima ou as sanções acessórias deve incluir a descrição dos factos praticados pelo arguido e a indicação das normas violadas e punitivas, não bastando assim a mera remissão para qualquer outra peça processual, designadamente quando esta não é expressamente facultada ao arguido. II- A omissão das indicações impostas pelo artigo 58.º, n.º 1, do Regime Geral das Contra-Ordenações determina a nulidade relativa da respectiva decisão administrativa, por aplicação subsidiária dos artigos 374.º, n.º 2 e 379.º, n.º 1, alínea a), do Código de Processo Penal. III- Tal nulidade, sob pena de considerar-se sanada, tem de ser arguida expressamente, ao menos na minuta do recurso de impugnação judicial”.* Ac. da Relação do Porto, de 27-02-2002 (www.dgsi.pt/trp).

II. Sobre a prescrição das contravenções ver o Acórdão do TSI, de 10 de Dezembro de 2009, Processo n.º 812/2009.

III. *“Da decisão sancionatória de infracções administrativas cabe recurso contencioso para o Tribunal Administrativo.*

[...]

Se a notificação da Administração Pública induzir o particular, que não agiu com culpa indesculpável, no erro de que do acto ainda não cabia recurso contencioso, deve permitir a contagem do novo prazo para a sua interposição com fundamento na anulabilidade do acto”. Ac. do TUI, de 10 de Junho de 2005, Processo n.º 26/2004.

IV. *“1. São elementos essenciais da notificação de uma acto administrativo a indicação do sentido da decisão com ele proferida assim como do seu autor e data.*

2. Só uma notificação em que falte um destes elementos torna a respectiva decisão (iniponível ao seu destinatário e) irrelevante para desencadear o início do decurso do prazo para a interposição de recurso contencioso”. Ac. do TSI, de 17 de Fevereiro de 2005, Processo n.º 16/2005.

Bibliografia

Sobre a prescrição do procedimento criminal:

Beleza dos Santos, *RLJ*, Ano 77.º, página 322-323;

Cavaleiro Ferreira, *Curso de Processo Penal, III*, página 61;

Maia Gonçalves, *Código de Processo Penal*, 4.ª edição, 1979, página 269.

Artigo 139.º

Pagamento após decisão sancionatória

Havendo decisão sancionatória que aplique multa, esta deve ser paga no prazo de 15 dias contado a partir da data da notificação da decisão.

Anotações

Este artigo teve como fonte o artigo 108.º da LSRRPC e o artigo 182.º do CEP.

Artigo 140.º

Não pagamento de multas

1. Na falta de pagamento da multa no prazo previsto no artigo anterior, procede-se à sua cobrança coerciva, nos termos do processo de execução fiscal.

2. Quem não tiver pago as multas pelas quais seja responsável e relativas a infracção administrativa à presente lei e diplomas complementares, aplicadas por decisão que se tenha tornado inimpugnável, não pode, antes de proceder ao pagamento dessas multas:

- 1) Efectuar o pagamento do imposto de circulação do veículo a que digam respeito as referidas infracções e do qual seja o proprietário;**
- 2) Obter matrícula de outro veículo em seu nome;**
- 3) Renovar a carta de condução.**

3. Nos casos em que o pagamento de imposto de circulação seja solicitado dentro do prazo previsto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento do Imposto de Circulação, aprovado pela Lei n.º 16/96/M, de 12 de Agosto, e recusado nos termos da alínea 1) do número anterior, o pagamento considera-se efectuado dentro do prazo, quando feito nos 5 dias úteis imediatos à data do pagamento das multas, mesmo que este prazo termine depois de esgotado o prazo legal para pagamento do imposto.

4. Findo o prazo previsto no número anterior, são devidos juros de mora e multa pela falta de pagamento do imposto de circulação dentro do prazo estabelecido.

5. Ao uso e fruição do veículo nos casos previstos no n.º 3 e antes de pagamento do respectivo imposto de circulação é aplicável o disposto nos n.ºs 5 e 6 do artigo 13.º do Regulamento do Imposto de Circulação.

Anotações

1. Este artigo teve como fonte o n.º 1 do artigo 17.º do RGIA, o artigo 109.º da LSRRPC e os artigos 123.º, 124.º, 128.º⁶² e 131.º⁶³ do CTB.

2. Artigos correlacionados: 6.º, 113.º, 135.º e 138.º.

3. Diplomas relacionados: Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro de 1999, CPA e CPAC.

4. Quem não tiver pago as multas em que tenha sido condenado, por infracção administrativa às leis rodoviárias, aplicadas por decisão que se tenha tornado inimpugnável por não ter sido interposto recurso da decisão

⁶² É obrigatória a expedição de novo Certificado de Registo de Propriedade em caso de transferência da propriedade do veículo (Art. 123, I) e para tal é necessário “*comprovante de quitação de débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infracções cometidas*” (art. 124, VIII e 128.º).

⁶³ “*Artigo 131.º- O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado do Registo, no modelo e especificações estabelecidos pelo COTRAN.*

1.º O primeiro licenciamento será feito simultaneamente ao registo.

2.º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infracções cometidas”

no prazo legal (artigo 25.º do CPAC) ou por ter já transitado em julgado a sentença que decida recurso interposto da decisão que aplicou a multa, não pode:

- a) Efectuar o pagamento do imposto de circulação do veículo a que digam respeito as multas e de que seja o proprietário;
- b) Obter em seu nome a matrícula de qualquer veículo;
- c) Renovar a carta de condução.

5. Nos termos do n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro «*as sanções (por infracções administrativas) prescrevem decorridos 4 anos sobre a data em que a decisão sancionatória se tenha tornado impugnável*», logo este artigo não pode ser accionado se entretanto tiver decorrido o referido prazo.

6. A certidão da decisão sancionatória serve de título executivo em sede de execução fiscal (artigo 17.º do RGIA).

7. Não é admissível que as falhas da Administração na cobrança coerciva das multas de trânsito castiguem os mais cumpridores, o que frequentemente se converte num factor de incentivo ao incumprimento das regras do direito estradal, com todas as inerentes consequências ao nível da segurança rodoviária.

8. Relativamente a este artigo foram muitas as questões levantadas quer aquando da auscultação pública quer depois na elaboração da lei, as quais se podem englobar em três tipos de questões: a sua conformidade com o dever de pagar impostos e o princípio de presunção de inocência, o âmbito de aplicação temporal deste artigo e a questão de saber quando é que se deve considerar que a multa se tornou inimpugnável:

I) Natureza fiscal do Imposto de Circulação, o dever de pagar impostos e o princípio da presunção de inocência:

Anteriormente à Lei n.º 16/96/M, de 12 de Agosto, que criou o Imposto de Circulação, existia a Licença de Circulação de Veículos, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 130/84/M, de 29 de Dezembro.

Ora, o actual Regulamento do Imposto Automóvel só incide sobre o uso ou fruição dos veículos, presumindo-se esta pela sua utilização, circulação ou estacionamento nas vias e recintos públicos (artigo 1.º da Lei n.º 16/96/M, de 12 de Agosto), enquanto no anterior decreto-lei o pagamento da licença era devido independentemente da circulação efectiva dos veículos e até ao cancelamento da respectiva matrícula, o que lhe conferia [à Licença de Circulação] uma verdadeira natureza de imposto, porquanto o pagamento era devido mesmo quando o veículo não usufruía da contrapartida –ao pagamento – de utilização das vias públicas.

Esta nova redacção da Lei n.º 16/96/M, de 12 de Agosto, em nossa opinião, aproxima o «imposto automóvel» mais de uma taxa do que de um verdadeiro imposto, porque agora só incide sobre o uso e fruição do veículo enquanto que antes o seu pagamento era devido independentemente da circulação do veículo.

Na verdade, a prestação patrimonial nos impostos é uma prestação unilateral, isto é, a obrigação não se encontra entrelaçada com qualquer obrigação recíproca que seja a contrapartida da receita que se obtém com a cobrança do imposto. Já assim não é nas taxas, onde o fundamento do tributo é a prestação de uma actividade pública – neste caso a utilização das vias públicas – e a taxa que corresponde a essa utilização tem com ela um nexó sinalagmático, em termos de uma se apresentar como contraprestação de outra.

Sendo que a obrigação legal que consiste no pagamento da taxa pode revestir três modalidades: a actividade administrativa de prestação de um serviço; a utilização do domínio público⁶⁴ e a remoção de um limite

⁶⁴ “A utilização do domínio público pelos particulares distingue-se, conforme a melhor doutrina, em uso comum e em uso privativo: o primeiro é o método de utilização

jurídico imposto à livre actividade dos particulares. No caso do Imposto de Circulação Automóvel estamos no âmbito da utilização do domínio público (estradas e ruas) o qual não difere muito, na sua essência, de outras utilizações do domínio público da RAEM como, por exemplo, o uso do espectro radioelétrico, por cuja utilização são devidas taxas aprovadas pelo Regulamento Administrativo n.º 9/2005.

Assim, em nossa opinião, a obrigação legal do pagamento do Imposto de Circulação Automóvel reveste a natureza de uma taxa e não de um verdadeiro imposto, apesar de ser essa a sua actual qualificação.

Mas, mesmo assim, convém analisar a questão do dever de pagar impostos e da sua compatibilidade com este artigo.

Será o dever de pagar impostos um dever fundamental? Seguindo Casalta Nabais (A face oculta dos direitos fundamentais: os deveres e os custos dos direitos) dir-se-á que «os deveres fundamentais são expressão da soberania fundada na dignidade da pessoa humana». Daí que os deveres fundamentais devam ser consagrados nas leis fundamentais e que, «na ausência de previsão constitucional, ainda que tais deveres possam ser considerados deveres fundamentais de um ponto de vista material ou substancial, isto é, ainda que congreguem em si as notas típicas de uma noção material ou substancial de deveres fundamentais, eles não podem ser tidos por deveres fundamentais mas apenas por deveres legais». E, sendo deveres meramente legais (o que parece ser o caso da RAEM, atento o conteúdo da Lei Básica que não consagra expressamente o dever de pagar impostos) nada impede que, através de outra Lei, se regulem as condições de exercício desses deveres.

que, sendo conforme ao destino principal da coisa pública sobre que se exerce, é declarado lícito pela lei para todos, ou para uma categoria genericamente delimitada de particulares; o segundo é o modo de utilização do domínio que é consentido a uma ou algumas pessoas determinadas, com base num título jurídico individual”, Xavier, Alberto, ob. cit., página 50.

Contudo, sendo estes deveres uma contrapartida dos direitos fundamentais (p.ex, o dever de pagar o «imposto» de circulação automóvel como o reverso do direito de livre circulação nas vias públicas da RAEM, claro está desde que legalmente habilitado para o efeito), ser-lhe-á aplicável o conjunto de princípios a que devem obedecer os direitos fundamentais: (i) da universalidade; (ii) da igualdade, enquanto proibição do arbítrio; (iii) da não discriminação em razão de critérios subjectivos, interditos pelo artigo 25.º da Lei Básica; (iv) da proporcionalidade, ou seja da necessidade e da adequação; (v) da aplicabilidade aos estrangeiros e apátridas e (vi) da tutela judicial. E, todos estes princípios são, em nossa opinião, respeitados por este artigo.

A doutrina fiscal⁶⁵ entende que: «a lei ordinária pode conceder à Administração Fiscal o exercício de poderes discricionários relativos à obrigação de imposto. Assim, em princípio, nada se opõe a que a lei ordinária autorize a Administração a praticar discricionariamente quaisquer actos que envolvam uma disposição, total ou parcial, do crédito tributário, como perdoar a dívida, renunciando à cobrança, ou ainda alienar ou ceder, mesmo a outro ente público o seu direito». E claro está, por maioria de razão, que se à lei ordinária é permitido conceder à Administração aquele poder discricionário, ela pode por si estabelecer casos em que, em nome de outros interesses, se prescinde da cobrança de imposto. Logo, atento o exposto, nada parece impedir que, se à lei ordinária é permitida a instituição de isenções fiscais, lhe não seja igualmente permitido subordinar a cobrança do imposto automóvel ao prévio pagamento das multas que já se tenham tornados inimpugnáveis.

Isto porque, num regime de direito, a assunção pelo Governo da realização do bem estar social, se traduz na necessidade de garantir a todos uma qualidade de vida condigna. E o trânsito rodoviário em condições seguras é uma aspiração e um direito de todoe, como todos os direitos

⁶⁵ Cfr. Xavier, Alberto, *Manual de Direito Fiscal*, I, Lisboa, 1974, página 43.

fundamentais, a liberdade dos residentes de Macau se deslocarem na RAEM, consagrado no artigo 33.º da Lei Básica e concretizado no artigo 6.º desta Lei, submete-se ao princípio geral da lateralidade do direito. Ou seja, não é um direito ilimitado e unilateral antes exige – como contrapartida – dos cidadãos o respeito pelas regras destinadas a assegurar a segurança do trânsito rodoviário

E, uma outra questão. Haverá, por parte deste artigo, violação do princípio de presunção da inocência consagrado no artigo 29.º da Lei Básica?

Em nossa opinião obviamente que não porquanto houve o cuidado de prever que só as multas tornadas inimpugnáveis, o que corresponde ao trânsito em julgado das sentenças, e não pagas é que impedem o pagamento do Imposto de Circulação Automóvel.

As garantias dos direitos, logo a imposição dos correlativos deveres, operam-se pelas vias legislativa, administrativa e judicial. Pela via legislativa impõem-se as linhas mestras de actuação de todos os participantes do processo de trânsito ou pela previsão de tipos penais e administrativos que possam reprimir os abusos. Pela via administrativa estabelecem-se as normas de execução do serviço público em conformidade com os diplomas legislativos. E, pela via judicial julgam-se as causas que, nos termos da lei, lhe devam ser submetidas.

Relativamente ao caso do Brasil (um país com uma Constituição democrática e garantística), o Supremo Tribunal de Justiça tem reiteradamente decidido no sentido da ilegalidade de se condicionar o licenciamento do veículo ao pagamento da multa sem a prévia notificação que propicie ao interessado o exercício do direito de defesa. E apenas nestes casos.

Por isso este artigo teve o cuidado de apenas aplicar as medidas aqui previstas às multas que já não sejam impugnáveis, logo em relação àquelas em que tenham sido asseguradas e esgotadas todas as garantias de defesa. Acresce que não se impede o pagamento do imposto de circulação

porquanto este pode ser feito desde que previamente pagas as multas já definitiva e legalmente estabelecidas, com todas as garantias de defesa e de recurso.

Não podemos, ainda, esquecer que uma das principais funções dos poderes públicos é o de promover o efectivo respeito pelo direito: *“A discordância, a contestação, a luta pela mudança é um direito, acrescido, ao que julgo, para os que cumprem os correlativos deveres, mas enquanto se procura mais e melhor Justiça não pode deixar de cumprir-se com as normas estabelecidas porque elas são, nas sociedades democraticamente enformadas, a expressão temporal do ideal de Justiça. A Justiça, como princípio moral, consiste precisamente em respeitar e promover o Direito”*.⁶⁶

A defesa da legalidade passa, mais do que pelo reprimir, por prevenir que se transgrida no futuro e, para isso, nada melhor do que garantir que as sanções aplicadas aos infractores são efectivamente executadas.

II) Âmbito de aplicação temporal:

Este artigo apenas se aplica às multas relativas a infracções praticadas após o dia 1 de Outubro de 2007, data da entrada em vigor desta lei.

Desde logo porque este artigo apenas se refere às infracções administrativas e, na vigência do antigo Código da Estrada e diplomas correlacionados, todas as transgressões eram tipificadas como contravenções, algumas das quais foram convertidas em infracções administrativas pelo artigo 145.º, o qual apenas entrou em vigor na data acima referida, por força do artigo 153.º.

Depois porque o princípio da legalidade, em direito penal, constante do n.º 1 do artigo 1.º do Código Penal de Macau, aplicável às infracções

⁶⁶ Marques da Silva, Germano, *Ética, Imposto e Crime. O princípio da moralidade no Direito Penal Tributário*.

administrativas por força do disposto no artigo 9.º do Regime Geral das Infracções Administrativas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro, a isso obriga.

Logo as multas relativas a infracções praticadas antes de 1 de Outubro de 2007 seguem o processo contravencional no Tribunal Judicial de Base, nos termos do artigo 148.º. E se as multas aí aplicadas não forem pagas voluntariamente o processo de execução corre pelo mesmo tribunal, contrariamente às novas infracções administrativas em que a cobrança coerciva se efectiva em sede de execução fiscal.

Assim, não pode ser recusado o pagamento do Imposto de Circulação Automóvel por multas em débito relativas a infracções cometidas antes da entrada em vigor desta lei.

III) Quando é que se deve considerar que a decisão que aplicou a multa se tornou inimpugnável?

Antes de mais cumpre analisar a tramitação das infracções administrativas no âmbito desta lei, a qual se encontra regulada na Secção VI do Capítulo VII – artigos 135.º a 142.º - tendo como regime subsidiário o Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 57/99/M, de 11 de Outubro.

Assim, o artigo 135.º, n.º 1, prevê a possibilidade de dedução da acusação e notificação imediata ao infractor - quando o mesmo esteja presente no momento da constatação da infracção - pelo agente das entidades com poder de fiscalização, quando este presencie o facto que constitui infracção ou existam indícios suficientes da prática da mesma, mesmo quando não directamente presenciada pelo agente (caso dos radares ou câmaras). Nessa mesma notificação o infractor é também notificado da faculdade de pagamento voluntário da multa ou da apresentação da sua defesa, por escrito, no prazo de 15 dias (n.º 2). De notar que os «avisos» deixados pelos agentes de fiscalização das leis rodoviárias nos vidros dos veículos não se podem considerar notificação pelo que, se o infractor não

comparecer voluntariamente no CPSP, este deve proceder à sua notificação nos termos do disposto no artigo 113.º, por carta registada, notificando-o, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 135.º, da faculdade de pagamento voluntário da multa ou de apresentação de defesa, por escrito, no prazo de 15 dias.

Recebida a defesa, quando exista, e efectuadas as devidas diligências probatórias ou, nos casos em que não tenha sido apresentada defesa, decorrido o prazo de 15 dias após a data a partir da qual a notificação se considera validamente efectuada, é elaborada pelo instrutor proposta de decisão e essa mesma proposta é remetida para decisão (artigo 138.º, n.º 1). Note-se que a notificação, nos termos do artigo 113.º, só se considera validamente feita – logo só após esta dilação se começam a contar os prazos – no terceiro dia posterior ao registo, ou no primeiro dia útil seguinte nos casos em que o terceiro dia não seja dia útil ou, se os interessados residirem fora da RAEM, decorridos os prazos de dilação previstos no artigo 75.º do CPA.

O decisor aplica a sanção ou manda arquivar o processo consoante os casos (n.º 2 do artigo 138.º).

Dessa decisão cabe recurso contencioso – mesmo que tenha sido apresentada reclamação ou recurso hierárquico não necessários – a interpor junto do Tribunal Administrativo, no prazo previsto no artigo 25.º do Código de Processo Administrativo Contencioso; prazo esse que é de 30 dias para os residentes de Macau (alínea a) do n.º 2), contado da data em que a notificação se deva considerar efectiva, nos termos do artigo 113.º desta lei.

Logo, só decorrido esse prazo para interposição de recurso e não tendo o mesmo sido interposto é que a multa se pode considerar aplicada por decisão inimpugnável. Havendo recurso só depois de transitada em julgado a decisão judicial que decida o recurso é que se considera a multa como inimpugnável, para efeitos deste artigo.

Artigo 141.º**Competência sancionatória**

1. A competência para aplicar as sanções pertence às seguintes entidades, de acordo com o previsto nas respectivas leis orgânicas ou em diplomas complementares:

- 1) Director dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes;**
- 2) Comandante do Corpo de Polícia de Segurança Pública;**
- 3) Conselho de Administração do Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais;**
- 4) Director Geral dos Serviços de Alfândega.**

2. A competência prevista no número anterior é delegável.

Anotações

A competência cometida pela alínea 1) do n.º 1 à DSSOPT, é hoje da DSAT.

Artigo 142.º**Destino das multas**

1. O produto das multas por infracções administrativas à presente lei constitui receita da RAEM, à excepção do disposto no número seguinte.

2. O produto das multas relativas às inspecções de veículos e ao ensino e exames de condução constitui receita do IACM.

Anotações

Este artigo corresponde ao artigo 86.º do CE e teve ainda como fonte os artigos 81.º e 82.º da LSRRPC.

SECÇÃO VII

Outras disposições

Artigo 143.º

Execução de sentença

1. A sentença que aplique as sanções de inibição de condução ou de cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º produz efeitos a partir do respectivo trânsito em julgado, mesmo que o condutor não tenha ainda dado cumprimento ao disposto no n.º 7 do artigo 121.º.

2. Não conta para o cumprimento do prazo de inibição de condução, nem para o prazo referido no n.º 3 do artigo 108.º, o tempo em que o condutor esteja privado da liberdade, por decisão judicial, mesmo quando esta privação resulte da conversão da pena de multa em pena de prisão, nos termos do artigo 106.º.

Anotações

1. Este artigo corresponde ao artigo 86.º e teve ainda como fonte o artigo 113.º da LSRRPC.

2. «As sentenças que apliquem as sanções de cassação da carta de condução e de inibição de condução produzem efeitos apenas a partir do respectivo trânsito em julgado não relevando, no entanto, para a produção de efeitos, se o condutor deu cumprimento à determinação legal que o obriga a entregar a carta de condução em caso de condenação em qualquer uma das sanções. Ou seja, as sentenças que condenarem os condutores nas sanções de cassação da carta de condução ou de inibição de condução produzem efeitos a partir do respectivo trânsito em julgado independentemente de aqueles terem procedido, ou não, à entrega no CPSP das respectivas cartas de condução». Parecer n.º 1/III/2007, da 3.ª Comissão Permanente da Assembleia Legislativa. Sendo que o facto de

o condutor ter a carta em seu poder não lhe permite conduzir legalmente, incorrendo nas respectivas sanções (artigo 92.º) se o fizer.

Artigo 144.º

Registo das infracções

1. O IACM deve organizar o cadastro de cada condutor, no qual são lançadas as sanções de inibição de condução, ou de cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º que lhe forem aplicadas.

2. Para os efeitos do disposto no número anterior, os tribunais devem comunicar ao IACM todas as decisões que apliquem a inibição de condução, ou a cassação da carta de condução ou do documento a que se refere a alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º.

3. Aos processos em que deva ser apreciada a responsabilidade de qualquer condutor é sempre junta uma cópia do cadastro que lhe diga respeito.

Anotações

1. Este artigo corresponde aos artigos 87.º e 88.º, do CE e teve ainda como fonte os artigos L225-1 e L225-4 do Código da Estrada de França e o artigo 149.º do CEP.

2. A este cadastro são aplicáveis as disposições constantes da Lei n.º 8/2005 (Lei da Protecção de Dados Pessoais), designadamente o direito de acesso consagrado no seu artigo 11.º.

3. Com a criação da DSAT pelo REGA n.º 3/2008 passou a ser a sua Divisão de Fiscalização (artigo 14.º) a entidade competente para «registar as infracções às disposições legais em matéria de trânsito na via pública e transmitir o respectivo registo ao CPSP».

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

CAPÍTULO VIII

Disposições finais e transitórias

Artigo 145.º

Conversão de contravenções em infracções administrativas

1. São convertidas em infracções administrativas as contravenções previstas nos diplomas a seguir mencionados com excepção daquelas que, como tal, sejam expressamente mantidas pela presente lei:

- 1) Decreto-Lei n.º 29/90/M, de 25 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 34/92/M, de 29 de Junho;**
- 2) Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro;**
- 3) Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril;**
- 4) Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril;**
- 5) Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro;**
- 6) Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro;**
- 7) Portaria n.º 274/95/M, 16 de Outubro;**
- 8) Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro;**
- 9) Regulamento do Serviço Público de Parques de Estacionamento, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 35/2003;**

10) Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo Regulamento Administrativo n.º 21/2005.

2. Os montantes das multas por infracções administrativas convertidas nos termos do número anterior são fixados por regulamento administrativo.

Anotações

1. A esmagadora maioria das infracções ao Código da Estrada foram convertidas em infracções administrativas.

2. Permanecem, no entanto, como contravenções uma série de infracções consideradas mais graves em termos de segurança rodoviária, A saber todas aquelas que constam da Secção IV, do Capítulo VI: condução por não habilitado (artigo 95.º); condução sob influência do álcool com mais de 0,5 e menos de 1,2 gramas de álcool no sangue (artigo 96.º); organização [na via pública] de actividades não autorizadas (artigo 97.º); excesso de velocidade (artigo 98.º); desrespeito pela obrigação de paragem (artigo 99.º); condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido (artigo 100.º); inversão do sentido de marcha e manobra de marcha atrás (artigo 101.º); não cedência de passagem a determinados veículos prioritários (artigo 102.º); não cedência de passagem a peões (artigo 103.º) e ultrapassagem nas passagens para peões (artigo 104.º).

Artigo 146.º

Alteração à Lei n.º 7/2002

O n.º 4 do artigo 9.º da Lei n.º 7/2002 passa a ter a seguinte redacção:

Artigo 9.º

Identificação dos veículos

1. [...].

2. [...].

3. [...]

4. Sem prejuízo da eventual responsabilidade criminal que ao caso couber, a violação do disposto no número anterior constitui infracção administrativa punida com multa de 1 500,00 patacas.»

Artigo 147.º

Regime subsidiário

As disposições dos Capítulos VI e VII são subsidiariamente aplicáveis às infracções administrativas convertidas, previstas nos diplomas legais mencionados no artigo 145.º.

Artigo 148.º

Casos pendentes

1. As normas processuais só se aplicam às infracções cometidas após a data da entrada em vigor da presente lei, continuando os processos contravencionais pendentes a essa data a reger-se, até ao trânsito em julgado da decisão que lhes ponha termo, pelo processo contravencional, com as especialidades constantes do Código da Estrada ora revogado.

2. Nos processos contravencionais pendentes referidos no número anterior, o tribunal aplica as sanções por infracções administrativas convertidas ao abrigo da presente lei, caso essas sanções sejam mais favoráveis aos arguidos.

Anotações

1. As normas processuais constantes desta lei só se aplicam para o futuro, isto é, para as infracções cometidas após a entrada em vigor desta

lei, continuando os processos pendentes a reger-se pelas normas relativas ao processo contravencional insertas no Código de Processo Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 48/96/M, de 2 de Setembro, artigos 380.º a 388.º, com as especialidades constantes do anterior Código da Estrada.

2. Contudo, no que respeita às sanções aplicáveis nos processos pendentes à data da entrada em vigor desta lei, aplicam-se (n.º 2) as novas sanções, nos casos em que estas sejam mais favoráveis aos arguidos, em consonância com o disposto no n.º 4 do artigo 2.º do Código Penal, o qual consagra, salvo para os casos já transitados em julgado, o princípio da aplicação da lei mais favorável ao agente, em caso de sucessão de leis no tempo.

Jurisprudência

Acs. do TSI, de 13 de Dezembro de 2007, Processo n.º 433/2007, Processo n.º 732/2007 e Processo n.º 575/2007 .

Artigo 149.º

Diplomas complementares

1. Os diplomas complementares à presente lei, incluindo o respectivo regime sancionatório, são aprovados pelo Chefe do Executivo.

2. Mantêm-se em vigor as disposições dos diplomas complementares ao Código da Estrada que não contrariem a presente lei.

Artigo 150.º

Sucessão de entidades competentes

As atribuições e competências das entidades previstas na presente lei, bem como as respectivas receitas podem ser transferidas, por diploma complementar, para outra entidade existente ou a criar.

Anotações

1. O REGA n.º 3/2008 criou a DSAT (artigo 1.º) à qual foram cometidas muitas das atribuições (artigo 3.º) antes pertença das entidades referidas no artigo 5.º:

- 1) *Participar na definição, implementação e avaliação das políticas para o sector dos transportes terrestres;*
- 2) *Planear, promover e avaliar permanentemente o desenvolvimento do sistema de transportes terrestres e assegurar a sua coordenação e articulação com os restantes modos de transporte;*
- 3) *Planear, propor e coordenar a construção e optimização de infra-estruturas pedonais e rodoviárias, nomeadamente redes viárias, instalações de estacionamento público, viadutos e túneis;*
- 4) *Promover a realização de estudos e implementar propostas inovadoras no domínio dos transportes terrestres, em especial sistemas de transportes inteligentes;*
- 5) *Proceder a estudos de organização do tráfego e propor as medidas consideradas necessárias para garantir a fluidez e segurança do tráfego automóvel e de peões;*
- 6) *Estudar, acompanhar e coordenar a organização de tráfego transfronteiriço;*
- 7) *Promover a educação sobre prevenção e segurança rodoviárias;*
- 8) *Planear e gerir as infra-estruturas de tráfego nos postos fronteiriços;*
- 9) *Fiscalizar o funcionamento dos sistemas de redes rodoviárias, estudar e introduzir novos sistemas;*
- 10) *Fiscalizar o funcionamento dos parques de estacionamento, com oferta ao público e dos lugares de estacionamento tarifados*

localizados nas vias públicas e supervisionar as respectivas actividades de exploração;

- 11) Fiscalizar o exercício das actividades de transportes terrestres de passageiros, em especial dos transportes colectivos, e avaliar a qualidade dos serviços prestados;*
- 12) Efectuar inspecções aos veículos motorizados;*
- 13) Licenciar as escolas de condução e atribuir licenças a directores e instrutores, fiscalizando a sua actividade e mantendo actualizados os respectivos cadastros;*
- 14) Emitir licenças de aprendizagem, cartas de condução, licenças e permissões especiais de condução, mantendo actualizados os ficheiros e os cadastros dos condutores;*
- 15) Emitir licenças internacionais de condução;*
- 16) Emitir e renovar as carteiras profissionais dos condutores de táxis e inspeccionar os táxis e taxímetros;*
- 17) Conceder alvarás de táxis e fiscalizar a respectiva actividade;*
- 18) Proceder à atribuição de matrículas aos veículos motorizados, emitindo os respectivos documentos de identificação e dísticos comprovativos do pagamento do imposto de circulação;*
- 19) Executar obras de reordenamento viário e demais obras que tenham por objectivo o melhoramento do tráfego ou o aumento da prevenção e segurança rodoviárias;*
- 20) Emitir autorização para as obras que durante a sua execução impeçam o trânsito normal de automóveis ou de peões;*
- 21) Emitir autorização para a utilização das vias públicas quando essa utilização impeça o trânsito normal de automóveis ou de peões;*

- 22) *Instalar, reparar e proceder à manutenção das sinalizações horizontal, vertical, informativa e semafórica;*
- 23) *Emitir pareceres sobre os empreendimentos a desenvolver que possam ter efeitos relevantes para os transportes terrestres;*
- 24) *Coordenar a organização do tráfego durante a realização de grandes eventos;*
- 25) *Receber, acompanhar e tratar as sugestões ou queixas no âmbito dos assuntos de tráfego;*
- 26) *Estudar e propor medidas de natureza regulamentar, técnica e administrativa no âmbito das suas atribuições;*
- 27) *Controlar a qualidade da gasolina sem chumbo;*
- 28) *Apresentar projectos de diplomas no domínio das suas atribuições;*
- 29) *Cooperar com o Corpo de Polícia de Segurança Pública, adiante designado por CPSP, na remoção de viaturas estacionadas ilegalmente ou estacionadas em locais que obstruam a circulação do público e de viaturas abandonadas nas vias públicas;*
- 30) *Apoiar os utentes da via pública para efeitos de cumprimento das disposições legais em matéria de trânsito e registar as respectivas infracções;*
- 31) *Exercer as demais atribuições que lhe sejam legalmente cometidas.*

2. O REGA n.º 13/2008 veio dar nova redacção ao artigo 115.º do RTR atribuindo competência para a execução daquele diploma ao CSV, à DSSOPT e ao CPSP.

Artigo 151.º

Remissões para o Código da Estrada

As remissões feitas em outras disposições legais para o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril, consideram-se feitas para as disposições correspondentes da presente lei.

Artigo 152.º

Revogações

São revogadas todas as disposições legais contrárias à presente lei, designadamente:

- 1) As alíneas a) a c) do artigo 7.º e o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 73/90/M, 3 de Dezembro;
- 2) O Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril;
- 3) A alínea a) do n.º 8 do artigo 5.º, a alínea d) do n.º 16 do artigo 9.º, o n.º 3 do artigo 105.º e os n.ºs 1 a 3 do artigo 121.º do Regulamento do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril;
- 4) O n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro;
- 5) O artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro.

Artigo 153.º

Entrada em vigor

1. A presente lei entra em vigor no dia 1 de Outubro de 2007.
2. Exceptuam-se do disposto no número anterior o n.º 2 do artigo 145.º e o artigo 149.º, os quais entram em vigor no dia seguinte ao da publicação desta lei.

Aprovada em 26 de Abril de 2007.

A Presidente da Assembleia Legislativa, Susana Chou.

Assinada em 2 de Maio 2007.

Publique-se.

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah*

Anotações

1. Nos termos do disposto no n.º 1 deste artigo a LTR entrou em vigor no dia 1 de Outubro de 2007.⁶⁷ Isto com excepção do n.º 2 do artigo 145.º e do artigo 149.º, ou seja, das normas que possibilitavam que o Executivo, até à entrada em vigor da lei, produzisse as necessárias normas complementares, designadamente a aprovação do REGA n.º 15/2007, que alterou o Regulamento do Código da Estrada – agora designado Regulamento do Trânsito Rodoviário- aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril, naquilo que se tornava imprescindível para a sua adequação à nova lei.

2. Assim sendo, as norma sancionatórias, até por força do princípio da legalidade constante do n.º 1 do artigo 1.º do Código Penal de Macau, aplicável directamente às contravenções por força do disposto no n.º 1 do artigo 124.º do mesmo Código e, indirectamente, às infracções administrativas, ao abrigo do disposto no artigo 9.º do Regime Geral das Infracções Administrativas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro, apenas se aplicam às infracções praticadas a partir do dia 1 de Outubro de 2007. Por exemplo, as medidas derivadas do não pagamento das multas a que se refere o artigo 140.º, apenas poderão ter como alvo multas aplicadas pelo cometimento de infracções praticadas a partir daquela data.

⁶⁷ São normalmente utilizadas várias formulações para determinar a entrada em vigor de uma lei (x dias, x meses, no primeiro dia útil do segundo mês seguinte), nós preferimos, sobretudo em caso de um período de *vacatio legis* mais ou menos longo, a determinação de uma data certa, em nome da certeza e da segurança do direito.

ABREVIATURAS

- BMJ** - Boletim do Ministério da Justiça de Portugal.
- CCM** - Código Civil de Macau, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39/99/M, de 3 de Agosto.
- CE** - Anterior Código da Estrada de Macau, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril. Revogado.
- CEP** - Código da Estrada de Portugal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 2/98, de 3 de Janeiro e 265-A/2001, de 28 de Setembro e pela Lei n.º 20/2002, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro e, ainda, alterado pelo Decreto-Lei n.º 113/2008, de 1 de Julho.
- CJ** - Colectânea de Jurisprudência (Portugal).
- CPA** - Código do Procedimento Administrativo de Macau, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 57/99/M, de 11 de Outubro.
- CPAC** - Código do Procedimento Administrativo Contencioso de Macau, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 110/99/M, de 13 de Dezembro.
- CPM** - Código Penal de Macau, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 58/95/M, de 14 de Novembro, no uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 11/95/M, de 7 de Agosto.
- CPPM** - Código de Processo Penal de Macau, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 48/96/M, de 2 de Setembro, no uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 17/96/M, de 12 de Agosto.
- CPSP** - Corpo de Polícia de Segurança Pública.

CTB - Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei n.º 9.503, de 23 de Setembro de 1997.

CTR - Convenção sobre o Trânsito Rodoviário, feita em Genebra, em 19 de Setembro de 1949.

DSSOPT - Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes.

DSAT - Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego.

IACM - Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais da RAEM.

LJ - Revista de Legislação e Jurisprudência, de Portugal.

LSRRPC - Lei sobre a Segurança Rodoviária da República Popular da China, aprovada na 5.ª Reunião do Comité Permanente do CNP, em 28 de Outubro de 2003, com entrada em vigor em 1 de Maio de 2004.

RAEM - Região Administrativa Especial de Macau.

REGA - Regulamento Administrativo da RAEM.

RGCO - Regime Geral das Contra-Ordenações

RGIA - Regime Geral das Infracções Administrativas e respectivo procedimento, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro.

RLJ - Revista de Legislação e Jurisprudência (Portugal).

RPA - Registo de Propriedade Automóvel, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro.

RTR - Regulamento do Trânsito Rodoviário de Macau, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril e alterado pelos REGA n.ºs 15/2007 e 13/2008.

STJ - Supremo Tribunal de Justiça de Portugal.

TJB - Tribunal Judicial de Base da RAEM.

TSI - Tribunal de Segunda Instância da RAEM.

TUI - Tribunal de Última Instância da RAEM.

BIBLIOGRAFIA¹

Abreu, Waldyr de, *Direito Penal do Trânsito*, Forense Jurídica, Brasil, 1987.

Andrade, Manuel, *Noções Elementares de Processo Civil*, Coimbra, 1993.

Antunes Varela, *Das obrigações em geral*, Coimbra, Almedina, 2003, Vol. I, 10.^a edição.

Barahona Fernandes – *A personalidade do condutor*, *Medicina Humana*, Livraria Luso-Espanhola, 1969.

Bartniak Filho, Eduardo, *Parecer do Conselho Estadual de Trânsito de Santa Catarina*, Brasil, <http://www.cetran.sc.gov.Br/pareceres/parecer067.htm>.

Beleza dos Santos, *Lições de Direito Criminal*, 1935-1936.

Casalta Nabais, José, *O dever Fundamental de Pagar Impostos*, Almedina, 1998.

Cavaleiro de Ferreira, *Lições de Direito Penal*, 1985.

Correia, Eduardo, *Direito Criminal, I*, Almedina, Coimbra, 1993.

¹ As questões relacionadas com o automóvel vão hoje muito para além das simples regras de circulação e das sanções aplicáveis ao incumprimento dessas mesmas regras. Assim as ciências jurídicas «criaram» um novo ramo do direito, a que alguns chamam de «*Direito Rodoviário Total*», abrangendo temas como o direito dos transportes, dos seguros, do direito civil e do trabalho, do direito fiscal, do direito ambiental, do direito administrativo, do direito penal e contravençional e do direito processual penal, civil e contencioso administrativo. Daí que se tente fazer uma resenha bibliográfica abrangente, ainda que limitada na sua dimensão.

Dias, José de Aguiar, *Da Responsabilidade Civil*. Rio de Janeiro, Forense, 1995.

Dicionário de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito do Governo Estadual do Piauí, <http://www.detran.pi.gov.br/dicionario.php>.

Faria Costa, José Francisco, *A Lei Básica da RAEM e o processo penal: afloramento de alguns pontos “básicos”*, palestra proferida no Seminário Comemorativo do 20.º aniversário da Universidade de Macau, 2002.

Fábrica, Luís, *Princípios de Legística Material e Formal*, não editado, Curso Aprofundado na Área de Produção Legislativa e Metodologia Jurídica, CFJJ da RAEM, de 4 de Janeiro a 4 de Fevereiro de 2005.

Fernandes Neto, Benevides, *Agentes públicos artificiais. Instrumentos de medição de velocidade no trânsito*, <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=7076>.

Figueiredo Dias, Jorge

- *Lições de Direito Processual Penal*, 1988-89.
- *Pressupostos da punição e causa que excluem a ilicitude e a culpa*, *Jornadas de Direito Criminal – O novo Código Penal Português e legislação complementar*, Centro de Estudos Juricários, Lisboa, 1983.
- *Temas Básicos da Doutrina Penal*, Coimbra, 2001.
- *Direito Penal Português-As conseqüências jurídicas do crime*.

Fragoso, Heleno Cláudio, *A lei penal no tempo*, in *Revista do Superior Tribunal Militar do Brasil*, ano I, n.º 1, 1975.

Geraldes, A. Abrantes, *Acidentes de Viação (Coleção Direitos e Deveres dos Cidadãos)*, Almedina, 2009.

Gomes Canotilho, J.J. e Vital Moreira, *Constituição da República Portuguesa*, Anotada, 3.^a edição, Coimbra Editora, 1993.

Kuan, Kun Hong, *O valor das versões chinesa e portuguesa dos diplomas legais no sistema da legislação bilingue da RAEM*, in *Revista Administração*, n.º 71, vol.XIX, 2006.

Lino Ribeiro e Cândido Pinho, José, *Código do Procedimento Administrativo de Macau*, Anotado e comentado.

Lopes Rocha, Manuel António, *A responsabilidade penal das pessoas colectivas-novas perspectivas*, in *Ciclo de Estudos de Direito Penal Económico*, CEJ, Coimbra, 1985.

Maia Gonçalves

- *Código Penal Português na Doutrina e na Jurisprudência*, Coimbra, Almedina, 3.^a edição, 1977.

- *Código Penal Português*, Anotado e comentado, 14.^a edição.

Manuel Carvalho, Sónia Reis e José Carvalho, *Código da Estrada Anotado*, Vislis Editores, 2.^a edição, 2006.

Marcelino, Américo, *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*, Pterony, 10.^a edição, Revista e ampliada, 2009.

Marques da Silva, Germano, *Ética, Imposto e Crime. O princípio da moralidade no Direito Penal Tributário*, apresentação na conferência «Ética, Imposto e Crime», em 31.03.2005 promovida pela Associação Fiscal Portuguesa, <http://www.afp.pt/Conf3-05doc>.

Marques Vieira, Francisco – *Direito Penal Rodoviário- Os crimes dos condutores-Estudos e Monografais*, Unversidade Católica Editora.

Martins de Almeida, Dário, *Manual de Acidentes de Viação*, Livraria Almedina; 3.^a edição.

Martins Leitão, Helder, *Da acção de indemnização por acidentes de viação*. Almeida&Leitão, Lda, 2006.

McIntyre, Kirsty, Manager Legislation and Compliance, National Road Transport Commission e **Moore, Barry**, Director Strategy, National Road Transport Commission, *National Road Transport Compliance and Enforcement Reforms: On the Road to a New National Culture of Compliance*, comunicação apresentada na: «Current Issues in Regulation: Enforcement and Compliance Conference convened by the Australian Institute of Criminology in conjunction with the Regulatory Institutions Network, RSSS, Australian National University and the Division of Business and Enterprise, University of South Australia, realizada em Melbourne, nos dias 2 e 3 de Setembro de 2002.

Melo, Paula, *Condução sob influência do álcool. Apreciação dos meios de prova*, Revista Maiajurídica, Ano II, n.º 2, Julho-Dezembro de 2004.

Rodrigues Queiró, *Dicionário Jurídico da Administração Pública*, vol. I, 1990.

Shecaira, Sérgio Salomão, *Responsabilidade penal da pessoa jurídica, 2.ª edição atualizada e ampliada*, Editora Método, São Paulo, Brasil, 2003.

Slaib Filho, Nagib, *As multas de trânsito e o Due Process of Law*, Revista Diálogo Jurídico, n.º 11, Fevereiro 2002, Salvador-Bahia-Brasil.

Sousa, António Francisco de, *Direito de Reunião e de Manifestação*, Quid júris, 2009.

Tolda Pinto, António Augusto, *Código da Estrada, Anotado, Legislação Complementar*, 2.ª Edição, Coimbra Editora 2005 e 3.ª edição, 2009.

Vaz Serra, Adriano, *Revista de Legislação e Jurisprudência*, Ano 104.º, n.º 3484.

Xavier, Alberto, *Manual de Direito Fiscal, I*, Lisboa, 1974.

ÍNDICE ANALÍTICO

- A -

Abandono de sinistrados

- artigo 88.º da LTR.

Abandono de veículos (*cf. Perda a favor da RAEM*)

- Bloqueamento – artigo 125.º da LTR e artigo 19.º do RTR.
- Estacionamento por tempo excessivo – artigo 124.º da LTR.
- Hipoteca – artigo 128.º da LTR.
- Notificação da remoção – artigo 127.º da LTR.
- Penhora – artigo 129.º da LTR.
- Presunção de abandono – artigo 126.º da LTR.
- Reclamação de veículos – artigo 127.º da LTR.
- Remoção – artigo 125.º da LTR.

Abastecimento de combustíveis

- Cedência de passagem – artigo 35.º, n.º 2, alínea 1) da LTR.
- Proibição de estacionamento – artigo 48.º, n.º 1, alínea 4) da LTR.

Acesso a prédios

- Atravessamento de bermas e passeios – artigo 20.º da LTR.
- Proibição de estacionamento – artigo 48.º, n.º 1, alínea 5) da LTR.
- Remoção (e bloqueamento) – artigo 125.º, n.º 1, alínea 5), da LTR.

Acessórios de segurança

- Capacete – artigo 65.º da LTR.
- Cinto de segurança – artigo 51.º da LTR.
- Equipamento de retenção de crianças – artigo 50.º, n.º 4, alínea 2) da LTR.

- B -**Berma**

- Atravessamento – artigo 20.º da LTR.
- Conceito – alínea 5) do artigo 2.º da LTR.
- Distância (posição a ocupar na via) – artigo 18.º da LTR.

Bloqueamento (de veículos)

- Conceito – artigo 19.º do RTR.
- Condições (de) – artigo 125.º da LTR.

- C -**Caminho**

- alínea 6) do artigo 2.º da LTR.

Carga e descarga

- Carga e descarga – artigo 52.º da LTR.
- Contentores – artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro.
- Regras gerais – artigo 49.º da LTR.
- Apreensão – artigo 121.º da LTR.
- Categorias – artigo 59.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.

- Condições de obtenção – artigo 60.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Emissão – artigo 70.º do RTR.
- Exames de condução – artigo 65.º a 69.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Habilitação para conduzir – artigo 79.º da LTR.
- Inspeções médico-sanitárias – artigos 61.º a 64.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Modelo – Ordem Executiva n.º 38/2007.
- Validade – artigo 74.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.

Cassação da carta de condução

- artigo 108.º da LTR.

Cedência de passagem

- Cruzamento de veículos – artigo 36.º da LTR.
- Perante veículos prioritários – artigo 56.º da LTR.
- Princípio geral – artigo 34.º da LTR.
- Procedimento em relação aos peões – artigo 37.º da LTR.
- Regras – artigo 35.º da LTR.

Chapa de matrícula

- n.º 4 do artigo 77.º da LTR e artigos 56.º e 57.º do RTR.

Ciclomotores

- Aprovação de marcas e modelos – artigo 21.º do RTR.
- Capacete – artigo 65.º da LTR.
- Conceito – alínea 4) do artigo 3.º da LTR.
- Disposições especiais – artigo 45.º do RTR.
- Iluminação – artigos 26.º a 29.º da LTR e artigos 27.º e 28.º do RTR.

- Licença de condução – artigo 71.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Regras de condução – artigo 64.º da LTR.
- Transporte de carga – artigo 67.º da LTR.
- Transporte de passageiros – artigo 66.º da LTR.

Cintos de segurança

- artigo 51.º da LTR.

Circulação em sentido contrário (proibição)

- artigo 100.º da LTR.

Concurso de infracções

- artigo 84.º da LTR.

Condicionamento do trânsito

- artigos 10.º e 12.º da LTR.

Condutores

- Avaliação da aptidão física, mental e psicológica – artigos 61.º a 64.º do RTR.
- Cuidados a observar – artigos 15.º a 25.º da LTR.

Contravenções

- Casos pendentes – artigo 148.º da LTR.
- Cassação da carta de condução – artigo 108.º da LTR.
- Concurso de infracções – artigo 84.º da LTR.
- Conversão em infracções administrativas – artigo 145.º da LTR.
- Execução de sentença – artigo 143.º da LTR.
- Novos Exames – artigo 107.º da LTR.
- Prisão em alternativa – artigo 106.º da LTR.

- Processamento – artigos 112.º e 130.º a 134.º da LTR.
- Regime aplicável – artigo 83.º da LTR.
- Registo de infracções – artigo 144.º da LTR.
- Reincidência – artigo 105.º da LTR.
- Responsabilidade – artigo 85.º da LTR.
- Suspensão da execução da sanção – artigo 109.º da LTR.
- Tipificação – artigos 95.º a 104.º da LTR.

Corredor de circulação

- Conceito – alínea 7) do artigo 2.º da LTR.
- Corredores de circulação (e vias reservadas) – artigo 62.º da LTR.

Cortejos

- n.º 2 do artigo 13.º da LTR.

Crianças (transporte de crianças)

- n.º 4 do artigo 50.º da LTR.

Crimes

- Abandono de sinistrado – artigo 88.º da LTR.
- Concurso – n.º 1 do artigo 84.º da LTR e artigo 126.º do CPM.
- Condução durante o período de inibição de condução – artigo 92.º da LTR.
- Condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas – artigo 90.º da LTR.
- Condução perigosa de veículo rodoviário – artigo 279.º do CPM.
- Desobediência – artigo 92.º; n.º 4, artigo 108.º; n.º 2 do artigo 116.º e n.º 8 do artigo 122.º da LTR.
- Fuga à responsabilidade – artigo 89.º da LTR.

- Inibição de condução pela prática de crimes – artigo 94.º da LTR.
- Organização ou participação em provas desportivas de veículos não autorizadas – artigo 91.º da LTR.
- Punição pela prática de crimes por negligência – artigo 93.º da LTR.

Cruzamentos

- Conceito – alínea 12) do artigo 2.º da LTR.
- Circulação – artigo 19.º da LTR.
- Imobilização – artigo 61.º da LTR.

- D -

Destino das multas

- Contravenções – artigo 134.º da LTR.
- Infracções administrativas – artigo 142.º da LTR.

Diplomas complementares

- artigo 149.º da LTR.

Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

- REGA n.º 3/2008.

Distância

- Entre veículos – artigo 21.º da LTR, artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro (Ponte Nobre de Carvalho) e artigo 7.º do REGA n.º 21/2005 (Ponte de Sai Van).
- Estacionamento – n.º 4 do artigo 46.º da LTR.
- Lateral – n.º 2 do artigo 21.º da LTR.
- Obrigação de facultar a ultrapassagem – n.º 1 do artigo 41.º da LTR.

Documento de Identificação do Veículo

- artigo 77.º da LTR.

Documentos (de que o condutor deve ser portador)

- Habilitação para conduzir – 3, 4 e 5 do artigo 79.º da LTR.
- Identificação do veículo – n.ºs 2 e 3 do artigo 77.º da LTR.
- Seguro – artigo 86.º da LTR.

- E -

Eixo da faixa de rodagem

- alínea 9) do artigo 2.º da LTR.

Embarço de trânsito (actos de)

- Carga e descarga – artigo 52.º da LTR.
- Cruzamento de veículos – artigo 36.º da LTR.
- Cruzamentos e entroncamentos – artigo 61.º da LTR.
- Imobilização por avaria ou acidente – artigo 59.º da LTR.
- Marcha atrás – artigo 45.º da LTR.
- Marcha Lenta – artigo 33.º da LTR.
- Proibição de estacionamento – artigo 48.º da LTR.
- Proibição de paragem – artigo 47.º da LTR.
- Utilizações especiais da via pública – artigo 13.º da LTR.

Encandeamento

- Sinalização – alínea 4) do n.º 3 do artigo 8.º da LTR.
- Utilização dos médios – artigo 28.º da LTR.

Ensino de condução

- Admissão a exame – artigo 65.º do RTR.

- Cadastro – artigos 104.º a 106.º do RTR.
- Declaração de frequência – artigo 113.º do RTR.
- Directores (escolas de condução) – artigos 99.º a 106.º do RTR.
- Escolas de Condução – artigos 79.º a 91.º do RTR, REGA n.º 24/2000 e Portaria n.º 222/98/M, de 3 de Novembro.
- Excepções – artigo 114.º do RTR.
- Fiscalização – artigo 78.º do RTR.
- Inscrição de instruendo – artigo 111.º do RTR.
- Instrução (disposições introdutórias) – artigo 76.º e 77.º do RTR.
- Instrutores – artigo 96.º a 98.º do RTR e artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril.
- Licença de aprendizagem – artigo 107.º-A, do RTR, introduzido pelo REGA n.º 15/2007.
- Lições ministradas em simulador – artigo 110.º do RTR.
- Modalidades – artigo 107.º do RTR.
- Novos exames – n.º 3 do artigo 107.º da LTR e artigo 69.º do RTR.
- Proibição (nas pontes Nobre de Carvalho e da Amizade) – Artigo 3.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho e Viadutos de Acesso, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.
- Proibição (Ponte de Sai Van) – artigo 2.º, n.º 1 do Regulamento, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.
- Programas – artigo 108.º do RTR.
- Propositura a exame de condução – artigo 109.º do RTR.
- Prova prática – artigo 67.º do RTR.
- Prova técnica – artigo 68.º do RTR.
- Provas que integram os exames – artigo 66.º do LTR.
- Transferência de instruendo – artigo 112.º do RTR.

- Veículos de instrução – artigos 47.º, na redacção do REGA n.º 15/2007 e 92.º a 95.º do RTR.

Entrada em vigor

- artigo 153.º da LTR.

Entroncamento

- Conceito – alínea 10) do artigo 2.º da LTR.
- Circulação – artigo 19.º da LTR.
- Imobilização – artigo 61.º da LTR.

Estacionamento

- Abusivo (tempo excessivo) – artigo 124.º da LTR e Decreto-Lei n.º 31/78/M, de 30 de Setembro, alterado pelo DL n.º 22/88/M, de 28 de Março.
- Como deve efectuar-se – n.º 4 do artigo 46.º da LTR.
- Conceito – n.º 2 do artigo 46.º da LTR.
- Incentivos fiscais (disponibilização de áreas de estacionamento) – Decreto-Lei n.º 72/90/M, de 3 de Dezembro.
- Contentores – artigos 4.º e 5.º do Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro.
- Linhas amarelas contínuas – Portaria n.º 71/88/M, de 28 de Março.
- Notificação da remoção do veículo – artigo 127.º da LTR.
- Parque de estacionamento (conceito) – alínea 22) do artigo 2.º da LTR.
- Parquímetros – REGA n.º 35/2003, Despacho do Chefe do Executivo n.º 364/2009, Despacho do Chefe do Executivo n.º 46/2008 e Despacho do Chefe do Executivo n.º 277/2003.
- Proibição – artigo 48.º da LTR, alínea a) do n.º 1 e alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26

de Dezembro, na redacção do artigo 8.º do REGA n.º 15/2007 e alínea 1) do n.º 1 e alínea 2) do n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, na redacção do artigo 11.º do REGA n.º 15/2007 .

- Restrições (veículos pesados) – Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro.
- Tempo excessivo – artigo 124.º da LTR.

Estupefacientes ou psicotrópicos (condução sob o efeito de)

- Condições e métodos a utilizar na fiscalização – n.º 2 do artigo 119.º da LTR.
- Exames (Submissão a) – artigo 118.º da LTR.

Exame de pesquisa de álcool

- Condições e métodos a utilizar – n.º 1 do artigo 119.º da LTR.
- Contraprova – artigo 117.º da LTR.
- Impedimento de conduzir – artigo 116.º da LTR.
- Submissão a exames – artigo 115.º da LTR.

- F -

Faixa de rodagem

- Conceito – alínea 8) do artigo 2.º da LTR.
- Proibição de estacionamento – alínea 1), do n.º 1, do artigo 48.º da LTR.
- Proibição de paragem: alínea 7), do n.º 1, do artigo 47.º da LTR.

Falta de carburante

- Na Ponte de Sai Van – artigo 11.º do Regulamento, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.

- Nas pontes Nobre de Carvalho e da Amizade e Viadutos de Acesso – artigo 13.º do Regulamento, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.

Filas paralelas (trânsito em)

- n.º 2 do artigo 18.º e artigo 21.º da LTR.

Filas de trânsito

- Proibição de estacionamento – artigo 48.º da LTR.
- Remoção de veículos – alínea 6), do n.º 1, do artigo 125.º da LTR.

Fiscalização

- *(Cfr: Autoridades/Competência).*

Fuga à responsabilidade

- artigo 89.º da LTR.

- G -

Guias de substituição

- Carta de condução – n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 121.º da LTR.
- Documento de identificação do veículo – n.ºs 4 a 6 do artigo 122.º da LTR.

- H -

Habilitação legal para conduzir

- Apreensão da carta de condução – artigo 121.º da LTR.
- Autorizações especiais para conduzir (corpo diplomático) – artigo 72.º do RTR.
- Carta de condução – artigo 79.º da LTR, artigos 60.º a 70.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007 e Ordem Executiva n.º 38/2007.
- Cassação da carta de condução – artigo 108.º da LTR.

- Competência para a emissão – alínea 15) do REGA n.º 3/2008.
- Condutores de veículos do Interior da China – Decreto-Lei n.º 67/84/M, de 30 de Junho.
- Contravenção – artigo 95.º da LTR.
- Exame especial de condução – alínea 4) do n.º 1 do artigo 80.º da LTR e Despacho do Chefe do Executivo n.º 272/2007, alterado pelo Despacho do Chefe do Executivo n.º 256/2009.
- Licença de aprendizagem – alínea 7) do artigo 80.º da LTR e artigo 107.º-A, do RTR, introduzido pelo REGA n.º 15/2007.
- Licenças de condução – artigo 80.º da LTR e 71.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Licenças estrangeiras – artigo 73.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Exibição de documentos – artigo 82.º da LTR.
- Novos Exames – n.ºs 3 e 4 do artigo 108.º da LTR.
- Outros títulos que habilitam a conduzir – artigo 80.º da LTR.
- Requisitos para obtenção da carta de condução – artigo 81.º da LTR.

Hierarquia entre regras, sinais e ordens

- artigo 9.º da LTR.

Hipoteca

- Notificação em caso de remoção do veículo – artigo 128.º da LTR.
- Registo – artigo 4.º e alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro, que aprova o Regulamento do Registo de Automóveis.

- I -

Identificação do infractor

- Contravenções – artigo n.º 132.º da LTR.

- Infrações administrativas – artigo 136.º da LTR.

Ilhéus direccionais

- artigo 19.º da LTR.

Iluminação

- Avaria nas luzes – artigo 60.º da LTR.
- Condições de utilização – artigo 25.º da LTR.
- Cruzamento de veículos – alínea 2), do n.º 2, do artigo 29.º da LTR.
- Dispositivos – artigo 26.º da LTR e artigos 27.º e 28.º do RTR.
- Máximos – artigo 28.º da LTR, (proibição de utilização nas Pontes Nobre de Carvalho e da Amizade) alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento das pontes, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e (proibição de uso na Ponte de Sai Van), alínea 4) do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.
- Médios – artigo 28.º da LTR.
- Sinalização de manobra – artigo 23.º da LTR.

Imobilização forçada de veículos

- Avaria ou acidente (*cf. Avaria ou acidente*).
- Avaria de luzes – artigo 60.º do LTR.

Impossibilidade de cruzamento de veículos

- artigo 36.º da LTR.

Infraactores com sanções (administrativas) por cumprir

- artigo 140.º da LTR.

Inibição de conduzir

- Condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas – artigo 90.º da LTR.
- Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido – artigo 100.º da LTR.

- Condução sob influência de álcool – artigo 96.º da LTR.
- Desrespeito pela obrigação de paragem – artigo 99.º da LTR.
- Excesso de velocidade – artigo 98.º da LTR.
- Inibição de condução pela prática de crimes – artigo 94.º da LTR.
- Inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás – artigo 101.º da LTR.
- Não cedência de passagem a determinados veículos – artigo 102.º da LTR.
- Não cedência de passagem a peões – artigo 37.º e n.º 2 do artigo 103.º da LTR.
- Novos exames – artigo 107.º da LTR.
- Ultrapassagem nas passagens para peões – artigo 104.º da LTR.

Início de marcha

- artigo 17.º da LTR.

Inspecções

- Fins – artigo 48.º do RTR.
- Inicial – artigo 49.º do RTR.
- Obrigatoriedade – artigo 75.º da LTR.
- Periódicas – artigo 50.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Regras – artigo 51.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.

Intersecção

- alínea 11) do artigo 2.º da LTR.

Inversão do sentido de marcha

- Lugares em que é proibida – n.º 2 do artigo 44.º da LTR, Pontes Nobre de Carvalho e da Amizade e Viadutos de Acesso- alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e Ponte de Sai Van, alínea 2) do n.º 1 do REGA n.º 21/2005.

- Princípio geral – n.º 1 do artigo 44.º da LTR.
- Sinalização de manobra – artigo 23.º da LTR.

- L -

Liberdade de trânsito

- Artigo 6.º da LTR.

Licenças de condução

- artigo 80.º da LTR e Despacho do Chefe do Executivo n.º 120/2008 (modelo de licenças internacionais).

Linha longitudinal (contínua, descontínua e mista)

- Eixo da faixa de rodagem – alínea 9) do artigo 2.º da LTR.
- Proibição de paragem – alínea 7), do n.º 1, do artigo 47.º da LTR.
- Proibição de estacionamento – artigo 48.º, n.º 1, da LTR.

Locais reservados (de estacionamento)

- alínea 6) do n.º 1 do artigo 48.º da LTR.

Localidade

- alínea 21) do artigo 2.º da LTR.

Lomba

- Inversão do sentido de marcha – alínea 2) do n.º 2 do artigo 44.º da LTR.
- Marcha atrás – n.º 2 do artigo 45.º da LTR.
- Proibição de ultrapassagem – alínea 2) do n.º 1 do artigo 42.º da LTR.

Lotação

- artigo 22.º do RTR.

Luzes (características)

- artigo 28.º do RTR.

- M -**Manifestação desportiva**

- Organização de actividades não autorizadas – artigo 97.º da LTR.
- Utilização especial das vias públicas – n.º 2 do artigo 13.º da LTR.

Manobras (sinalização)

- artigo 23.º da LTR.

Máquinas

- Autorizações especiais de circulação – artigo 11.º da LTR.
- Máquina industrial (conceito) – alínea 8) do artigo 3.º da LTR.
- Proibição de estacionamento – alínea 8) do n.º 1 do artigo 48.º da LTR.
- Seguro – n.º 4 do artigo 11.º da LTR.

Marcha atrás

- Impossibilidade de cruzamento de veículos – n.º 3 do artigo 36.º da LTR.
- Lugares em que é proibida – n.º 2 do artigo 45.º da LTR, Pontes Nobre de Carvalho e da Amizade e Viadutos de Acesso- alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e Ponte de Sai Van, alínea 3) do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento aprovado pelo REGA n.º 21/2005.
- Princípio geral – artigo 45.º da LTR.
- Proibição nas pontes – alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e alínea 3) do artigo 3.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.
- Sinalização – artigo 23.º da LTR.

Matrícula

- Cancelamento – artigo 78.º da LTR e 54.º do RTR.
- Chapa de matrícula – artigos 56.º e 57.º do RTR.
- «Experiência» e «especial» – artigo 53.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Identificação do veículo – artigo 77.º da LTR.
- Licença de circulação – artigo 58.º do RTR.
- Número – artigo 55.º do RTR.
- Obrigatoriedade de matrícula – artigo 76.º da LTR.
- Requerimento – artigo 52.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.

Meios de publicidade (quadros, painéis, anúncios) – artigo 8.º da LTR.

Motociclos

- Aprovação de marcas e modelos – artigo 21.º do RTR.
- Capacete – artigo 65.º da LTR.
- Conceito – alínea 5) do artigo 3.º da LTR.
- Iluminação – artigos 26.º a 29.º da LTR e artigos 27.º e 28.º do RTR.
- Regras de condução – artigo 64.º da LTR.
- Transporte de carga – artigo 67.º da LTR.
- Transporte de passageiros – artigo 66.º da LTR.

Motor

- Características – artigo 26.º do RTR.
- Proibição de desligar o motor ou em ponto morto – nas pontes Nobre de Carvalho e da Amizade, artigo 10.º do Regulamento respectivo, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e artigo 8.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.

Mudança de direcção

- Para a esquerda – n.º 1 do artigo 43.º da LTR.
- Para a direita – n.ºs 2 e 3 do artigo 43.º da LTR.
- Sinalização – artigo 23.º da LTR.

- N -

Negligência (punição pela prática de crimes por) – artigo 93.º da LTR.

Notificações

- artigos 113.º e 130.º da LTR.

- O -

Obras (realização de)

- Impossibilidade de cruzamento de veículos – artigo 36.º da LTR.
- Sinalização – n.ºs 4 e 5 do artigo 8.º da LTR.
- Suspensão e condicionamento do trânsito – artigo 10.º da LTR.
- Veículos (envolvidos) – artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro.

Obrigação de facultar a manobra de ultrapassagem

- artigo 41.º da LTR.

Ordenamento do trânsito

- Animais e veículos de tracção animal – artigo 14.º da LTR.
- Autorizações especiais de circulação – artigo 11.º da LTR.
- Competência – artigo 3.º do REGA n.º 3/2008 (DSAT).
- Ordens dos agentes da autoridade – artigo 7.º da LTR.
- Proibição de circulação de determinados veículos – artigo 12.º da LTR.

- Sinalização – artigo 8.º da LTR.
- Suspensão e condicionamento do trânsito – artigo 10.º da LTR.
- Utilizações especiais das vias públicas – artigo 13.º da LTR.

Ordens das autoridades

- Geral – artigo 7.º da LTR.
- Hierarquia entre regras, sinais e ordens – artigo 9.º da LTR.

- P -

Pagamento das multas

- Não pagamento (infracção administrativa) – artigo 140.º da LTR.
- Pagamento após decisão sancionatória (infracção administrativa) – artigo 139.º da LTR.
- Pagamento voluntário (contravenções) – artigo 131.º da LTR.
- Pagamento voluntário (infracções administrativas) – artigo 137.º da LTR.
- Prisão em alternativa (contravenções) – artigo 106.º da LTR.
- Remessa a Tribunal (contravenções) – alínea 3) do artigo 133.º da LTR.

Paragem

- Conceito – n.º 1 do artigo 46.º da LTR.
- Regra geral – n.º 3 do artigo 46.º da LTR.
- Proibição – artigo 47.º da LTR, alínea a) do n.º 1 e alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, com as alterações introduzidas pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007, alínea 1) do n.º 1 e alínea 1) do n.º 2 do artigo 3.º do

Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, na redacção do artigo 11.º do REGA n.º 15/2007.

- Sinalização – artigo 23.º da LTR.

Paragem de transportes colectivos de passageiros

- artigo 58.º da LTR e artigos 42.º e 43.º do RTR.

Parques de estacionamento

- alínea 22) do artigo 2.º da LTR e REGA n.º 35/2003.

Passageiros

- Capacete (uso, nos motociclos e ciclomotores) – artigo 65.º da LTR.
- Cinto de segurança – artigo 50.º da LTR.
- Crianças – n.º 4 do artigo 50.º da LTR.
- Entrada e saída (de) – artigo 49.º da LTR.
- Proibição de transporte – artigo 50.º da LTR e n.º 2 do artigo 66.º (condutores de motociclos e ciclomotores com menos de 1 ano de carta).
- Proibição de transporte de crianças menores de 6 anos nos motociclos e ciclomotores – n.º 1 do artigo 66.º da LTR.
- Proibição de transporte fora dos assentos ou sentados de lado (motociclos e ciclomotores) – n.º 1 do artigo 66.º da LTR
- Proibição de transporte nos velocípedes – artigo 66.º n.º 3 da LTR.
- Serviços remunerados – n.º 6 do artigo 50.º da LTR.

Passagem para peões

- alínea 18) do artigo 2.º da LTR.

Passeio

- Atravessamento – artigo 20.º da LTR.
- Conceito – alínea 5) do artigo 2.º da LTR.

- Distância (posição a ocupar na via) – artigo 18.º da LTR.

Peões

- Atravessamento da faixa de rodagem – artigo 70.º da LTR.
- Equiparação a – artigo 71.º da LTR.
- Permissão de trânsito na Ponte Nobre de Carvalho: n.º 1 do artigo 2.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.
- Proibição de circulação nas pontes – n.º 3 do artigo 2.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e alínea 5) do n.º 1 do artigo 3.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Posição a ocupar na via – artigo 69.º da LTR.
- Regras gerais de circulação – artigo 68.º da LTR.

Perda a favor da RAEM

- Abandono – artigo 126.º da LTR e Decreto-Lei n.º 31/78/M, de 30 de Setembro.
- Aparelhos de detecção da presença de meios de detecção ou de registo de infracções – n.º 4 do artigo 114.º da LTR.
- Avisadores luminosos especiais – n.º 6 do artigo 25.º da LTR.
- Avisadores sonoros especiais – artigo 24.º da LTR.

Peso

- Automóvel ligeiro (conceito) – alínea 2) do artigo 3.º da LTR.
- Automóvel pesado (conceito) – alínea 3) do artigo 3.º da LTR.
- Carga em excesso – artigo 52.º da LTR.
- Máquina industrial ligeira ou pesada (conceito) – alínea 8) do artigo 3.º da LTR.

- Peso bruto dos veículos – artigo 23.º do RTR.
- Quadriciclo ligeiro (conceito) – alínea 6) do artigo 3.º da LTR.
- Quadriciclo pesado (conceito) – alínea 7) do artigo 3.º da LTR.
- Tractor ligeiro ou pesado (conceito) – alínea 11) do artigo 3.º da LTR.

Pistas especiais

- Conceito – alínea 17) do artigo 2.º da LTR.
- Utilização – artigo 63.º da LTR.

Placas, refúgios marcas e dispositivos semelhantes

- artigo 19.º da LTR.

Pneumáticos

- artigo 30.º do RTR.

Poluição

- Do solo e do ar – artigo 72.º da LTR.
- Proibição de derrame de líquidos e projecção de objectos (nas pontes) – artigo 20.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e artigo 15.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, na redacção que lhes foi dada pelo REGA n.º 15/2007.
- Sonora – artigo 73.º da LTR e n.º 2 do artigo 26.º do RTR.

Pontes

- Amizade (Regulamento) – Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.
- Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido (contravenção) – n.ºs 3 e 4 do artigo 100.º da LTR.
- Estacionamento (proibição) – artigo 48.º da LTR.

- Excesso de velocidade (contravenção) – n.º 6 a 10 do artigo 8.º da LTR.
- Inversão do sentido de marcha (proibição) – alínea 1) do n.º 2 do artigo 44.º e artigo 101.º da LTR.
- Marcha atrás (proibição) . n.º 2 do artigo 45.º da LTR.
- Máximos (proibição de utilização) – alínea 4) do n.º 2 do artigo 29.º da LTR.
- Não cedência de passagem a determinados veículos (contravenção) – n.º 4 e 5 do artigo 102.º da LTR.
- Nobre de Carvalho (Regulamento) – Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.
- Organização de actividades não autorizadas (contravenção) – n.º 3 a 5 do artigo 97.º da LTR.
- Paragem (proibição) – alínea 2) do n.º 1 do artigo 47.º da LTR.
- Sai Van (Regulamento) – REGA n.º 21/2005.
- Suspensão e condicionamento do trânsito (conservação) – artigo 10.º da LTR.
- Veículos sem motor (proibição de circulação na Ponte de Sai Van) – n.º 1 e alínea 1) do n.º 3 do artigo 2.º do Regulamento, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.

Posição a ocupar na via

- artigo 19.º da LTR.

Presunção de abandono

- artigo 126.º da LTR.

Prioridade

- Comportamento perante veículos prioritários – artigo 56.º da LTR.
- Cruzamento de veículos – artigo 36.º da LTR.

- Desrespeito pela obrigação de paragem (contravenção) – artigo 99.º da LTR.
- Não cedência de passagem a determinados veículos (contravenção) – artigo 102.º da LTR.
- Não cedência de passagem a peões (contravenção) – artigo 103.º da LTR.
- Pistas especiais – artigo 63.º da LTR.
- Princípio geral – artigo 34.º da LTR.
- Procedimento dos condutores em relação ao peões – artigo 37.º da LTR.
- Regras – artigo 35.º da LTR.
- Transporte colectivo de passageiros – n.º 1 do artigo 58.º da LTR.

Prisão em alternativa

- artigo 106.º da LTR.

Processo – artigos 112.º e 113.º e 130.º a 142.º da LTR.

Proibição temporária ou permanente de circulação de certos veículos

- artigo 12.º da LTR.

Proibição de utilização de certos aparelhos

- Detecção de fiscalização – n.ºs 3 e 4 do artigo 114.º da LTR.
- Marcha urgente (de) – n.ºs 4 e 5 do artigo 55.º e artigo 57.º da LTR.
- Reprodução sonora (de) – n.ºs 2 e 3 do artigo 73.º da LTR.
- Telemóveis – artigo 16.º da LTR.

Provas desportivas

- Autorização – n.º 2 do artigo 13.º da LTR.
- Organização de actividades não autorizadas (contravenção) – artigo n.º 97 da LTR.

Proibição temporária ou permanente de circulação de veículos

- artigo 12.º da LTR.

Publicidade

- Na via pública – n.ºs 2, 3 e 5 do artigo 8.º da LTR e artigo 20.º da Lei n.º 7/89/M, de 4 de Setembro.
- Veículos automóveis (não permitida) – artigo 15.º da Lei n.º/89/M, de 4 de Setembro.

- Q -

Quadriciclo

- Circulação – n.º 2 do artigo 12.º da LTR.
- Conceito – alínea 6) do artigo 3.º da LTR.

- R -

Reclamação de veículos

- n.º 5 do artigo 123.º e artigo 126.º da LTR.

Reboques

- Aprovação – artigo 21.º do RTR.
- Caixa aberta – n.º 12 do artigo 31.º do RTR.
- Conceito – alínea 9) do artigo 3.º da LTR.
- Dimensão máxima – artigo 24.º do RTR.
- Rodados – artigo 30.º do RTR.

Registo individual do condutor

- artigo 144.º da LTR.

Registo de propriedade

- Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro.

Reincidência

- Conceito – artigo 104.º da LTR.
- Punição – artigo 94.º, n.º 2 (condução por inabilitado), artigo 95.º, n.º 3 (condução sob influência do álcool), artigo 96.º, n.º 4 (ocupação ilegal da via pública), artigo 97.º, n.ºs 3 e 4 (excesso de velocidade), artigo 98.º, n.º 2 (desrespeito pela obrigação de paragem), artigo 99.º, n.º 2 (condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido), artigo 100.º, n.ºs 2 e 4 (inversão do sentido de marcha ou manobra de marcha atrás), artigo 101.º, n.º 3 (não cedência de passagem a determinados veículos), artigo 102.º, n.º 2 (não cedência de passagem a peões) e artigo 103.º, n.º 2 (ultrapassagem nas passagens para peões); todos os artigos da LTR.

Remissões para o Código da Estrada

- artigo 151.º da LTR.

Remoção (de veículos)

- artigo 125.º da LTR.

Reparação de veículos

- Proibição de (nas pontes Nobre de Carvalho e da Amizade): artigo 12.º do respectivo Regulamento, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.
- Proibição de (na Ponte de Sai Van) – artigo 10.º do Regulamento da ponte, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.

Responsabilidade por violação das leis rodoviárias

- Abandono de sinistrados – artigo 88.º da LTR.
- Casos pendentes – artigo 148.º da LTR.
- Cassação da carta de condução – artigo 108.º da LTR.

- Competência sancionatória (infracções administrativas) – artigo 141.º da LTR.
- Condução durante o período de inibição de condução – artigo 92.º da LTR.
- Condução em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas (crime) – artigo 90.º da LTR.
- Condução em sentido oposto ao legalmente estabelecido – artigo 100.º da LTR.
- Condução por não habilitado – artigo 95.º da LTR.
- Condução sob influência do álcool (contravenção) – artigo 96.º da LTR.
- Concurso de Infracções – artigo 84.º da LTR.
- Conversão de contravenções em infracções administrativas – artigo 145.º da LTR.
- Desrespeito pela obrigação de paragem – artigo 99.º da LTR.
- Destino das multas (contravenções) – artigo 134.º da LTR.
- Destino das multas (infracções administrativas) – artigo 142.º da LTR.
- Execução de sentença – artigo 143.º da LTR.
- Excesso de velocidade – artigo 98.º da LTR.
- Fuga à responsabilidade – artigo 89.º da LTR.
- Identificação do autor da contravenção – artigo 132.º da LTR.
- Infracções administrativas – artigos 110.º (qualificação) e 111.º (sanções), da LTR.
- Inibição de condução pela prática de crimes – artigo 94.º da LTR.
- Inversão do sentido de marcha – artigo 101.º da LTR.
- Não cedência de passagem a determinados veículos – artigo 102.º da LTR.

- Não cedência de passagem a peões – artigo 103.º da LTR.
- Não pagamento das multas (infracções administrativas/consequências) – artigo 140.º da LTR.
- Notificação – artigo 113.º do LTR.
- Novos exames – artigo 107.º da LTR.
- Organização de actividades não autorizadas (contravenção) – artigo 97.º da LTR.
- Organização ou participação em provas desportivas de veículos não autorizadas (crime) – artigo 91.º da LTR.
- Pagamento após decisão sancionatória (infracções administrativas) – artigo 139.º da LTR.
- Pagamento voluntário (contravenções) – artigo 131.º da LTR.
- Pagamento voluntário (infracções administrativas) – artigo 137.º da LTR.
- Pesados com três ou mais eixos e contentores – artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro.
- Prisão em alternativa (nas contravenções) – artigo 106.º da LTR.
- Processamento dos crimes ou contravenções – artigos 112.º, 113.º e 130.º a 134.º da LTR.
- Processamento das infracções administrativas – artigos 112.º, 113.º e 135.º a 142.º da LTR.
- Punição pela prática de crimes por negligência – artigo 93.º da LTR.
- Regime aplicável (subsidiário) – artigo 83.º da LTR.
- Registo de infracções do condutor – artigo 144.º da LTR.
- Reincidência – artigo 105.º da LTR.
- Remessa a tribunal (contravenções) – artigo 133.º da LTR.
- Responsabilidade pelas contravenções – artigo 85.º da LTR.

- Responsabilidade pelas infracções administrativas – n.ºs 3 a 5 do artigo 85.º da LTR.
- Seguros – artigos 86.º e 87.º da LTR.
- Suspensão da execução da sanção – artigo 109.º da LTR.
- Ultrapassagem nas passagens para peões – artigo 104.º da LTR.

Restrições à circulação

- Animais e veículos de tracção animal – artigo 14.º da LTR, artigo 3.º do Regulamento da ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, alterado pelo artigo 8.º do REGA n.º 15/2007 e artigo 2.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005, alterado pelo artigo 11.º do REGA n.º 15/2007.
- Autorizações especiais – artigo 11.º da LTR.
- Proibição de circulação de certos veículos – artigo 12.º da LTR.
- Suspensão e condicionamento do trânsito – artigo 10.º da LTR.
- Utilizações especiais das vias públicas – artigo 13.º da LTR.

Revogações – artigo 152.º da LTR.

Rotunda

- Conceito – alínea 13) do artigo 2.º da LTR.
- Circulação – artigo 19.º da LTR.

Ruído (*ver Poluição*)

- Motor – n.º 2 do artigo 26.º do RTR.
- Utilização dos sinais sonoros – artigo 24.º do RTR.

- S -

Saída de pessoas e de veículos

- artigos 49.º e 50.º da LTR.

Seguros

- Autorizações especiais de circulação – n.º 4 do artigo 11.º da LTR.
- Garantia de responsabilidade civil – artigo 86.º da LTR, Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro e Portarias n.ºs 249 e 250/94/M, de 28 de Novembro.
- Provas desportivas (de) – artigo 87.º da LTR
- Veículos de instrução – artigo 95.º do RTR.

Sentido oposto (circulação em)

- artigo 100.º da LTR.

Sinalização

- Características dos sinais – artigo 2.º do RTR.
- Competência – n.º 4 do artigo 8.º da LTR e alínea 22) do artigo 3.º do REGA n.º 3/2008.
- Geral – artigo 8.º da LTR e artigo 1.º do RTR.
- Início de marcha – artigo 17.º da LTR.
- Início de marcha de transporte colectivo de passageiros – n.º 3 do artigo 58.º da LTR.
- Manobras – artigo 23.º da LTR.
- Painéis adicionais – artigos 7.º e 8.º do RTR.
- Sinais – Quadros anexos ao RTR.
- Sinais de informação – artigo 6.º do RTR.
- Sinais de perigo – artigo 4.º do RTR.
- Sinais de prescrição absoluta – artigo 5.º do RTR.
- Sinais dos condutores – artigos 14.º a 16.º do RTR.
- Sinais gráficos verticais – artigo 3.º do RTR.
- Sinais luminosos – artigos 25.º a 29.º da LTR e artigo 12.º do RTR.

- Sinais marcados no pavimento – artigo 9.º do RTR.
- Sinalização dos agentes reguladores de trânsito – artigo 10.º do RTR.

Sinais luminosos

- artigos 25.º a 29.º da LTR e artigos 12.º e 27.º e 28.º do RTR.

Sinais sonoros

- artigo 24.º da LTR e artigo 39.º do RTR.

Sucessão de entidades competentes

- artigo 150.º da LTR.

Suspensão e condicionamento do trânsito

- artigo 10.º da LTR.

- T -

Títulos de condução

- artigos 80.º e 81.º da LTR.

Tractores (conceito) – alínea 11) do artigo 3.º do LTR.

Transformação de veículos

- n.º 4 do artigo 75.º da LTR.

Transporte de pessoas e carga

- Características (pesados de passageiros) – Decreto-Lei n.º 5/89/M, de 4 de Julho.
- Carga e descarga – artigo 52.º da LTR.
- Colectivo de passageiros – alíneas 2) e 3) do artigo 3.º e artigo 58.º da LTR, artigos 18.º, 32.º, 35.º, 36.º, 42.º e 43.º do RTR e artigos 7.º e 19.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, da Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e artigo 17.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.

- De pessoas – artigo 50.º da LTR.
- De pessoas fora da cabina (proibição nas pontes Nobre de Carvalho e da Amizade e na Ponte de Sai Van) – artigo 19.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, da Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e artigo 17.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.
- Regras gerais – artigo 49.º da LTR.
- Transporte interurbano de passageiros – REGA n.º 4/2004.
- Transporte de matérias especiais – artigo 54.º da LTR.
- Transporte de matérias perigosas – artigo 53.º da LTR.

Triciclos

- n.ºs 4 e 5 do artigo 66.º da LTR e artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril.

Túneis

- Estacionamento (proibição de) – artigo 48.º da LTR.
- Inversão do sentido de marcha (proibição) – artigo 44.º da LTR.
- Máximos (proibição de utilização) – artigo 29.º da LTR.
- Paragem (proibição de) – artigo 47.º da LTR.

- U -

Ultrapassagem

- Excepções (à regra geral de ultrapassagem pela direita) – artigo 39.º da LTR.
- Manobra – artigo 40.º da LTR.
- Obrigação de facultar a manobra – artigo 41.º da LTR.
- Pluralidade de vias de trânsito – n.ºs 4 a 6 do artigo 42.º da LTR.

- Proibição – artigo 42.º da LTR e n.ºs 3 e 4 do artigo 8.º do DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, (Ponte Nobre de Carvalho).
- Regra geral – artigo 38.º da LTR.

Utilizações especiais das vias públicas

- Geral – artigo 13.º da LTR.
- Contravenção – artigo 97.º da LTR.

Utilização de certos aparelhos

- Aparelhos de fiscalização – artigo 114.º da LTR.
- Sinais luminosos – n.ºs 3 a 6 do artigo 25.º da LTR.
- Sinais sonoros – n.ºs 4 e 7 do artigo 24.º da LTR.

- V -

Veículos

- Abandono – artigos 126.º a 129.º da LTR.
- Acessórios – artigo 38.º do RTR.
- Aparelhos indicadores e órgãos de direcção e manobra – artigo 37.º do RTR.
- Apreensão – artigo 123.º da LTR.
- Aprovação de marcas e modelos – artigo 74.º da LTR e artigo 21.º do RTR.
- Caixa – artigo 31.º do RTR.
- Características – artigo 74.º da LTR.
- Categorias de automóveis pesados de passageiros – artigo 18.º do RTR.
- Chapas e inscrições – artigo 41.º do RTR, na redacção dada pelo REGA n.º 15/2007.

- Ciclomotores – artigo 45.º do RTR.
- Cintos de segurança – artigo 40.º do RTR, na redacção dada pelo REGA n.º 15/2007.
- Conceito – artigo 3.º da LTR.
- Coxia – artigo 36.º do RTR.
- Cruzamento (de) – artigo 36.º da LTR.
- Dimensão máxima – artigo 24.º do RTR.
- Distância (entre) – artigo 21.º da LTR, artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro (Ponte Nobre de Carvalho) e artigo 7.º do REGA n.º 21/2005 (Ponte de Sai Van).
- Distância lateral (entre) – n.º 2 do artigo 21.º da LTR.
- Entrada e saída na RAEM – REGA n.º 3/2006.
- Grandes dimensões – artigo 11.º da LTR.
- Identificação – artigo 77.º da LTR.
- Iluminação (*cf.* *Iluminação*) e artigos 27.º e 28.º do RTR.
- Inspecções – artigo 75.º da LTR e artigos 48.º a 51.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Instrução – artigo 47.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Instrumento acústico – artigo 39.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Lotação – artigo 22.º do RTR.
- Lugar do condutor – artigo 34.º do RTR.
- Lugares para passageiros – artigo 35.º do RTR, na redacção do REGA n.º 15/2007.
- Marcha lenta – artigo 33.º da LTR.
- Matrícula – artigos 76.º e 78.º da LTR e artigos 52.º a 58.º do RTR.

- Motor – artigo 26.º do RTR.
- Pára-brisas – artigo 33.º do RTR.
- Pesados de passageiros – artigo 42.º do RTR.
- Peso bruto – artigo 23.º do RTR.
- Portas e janelas – artigo 32.º do RTR.
- Prioritários – artigos 55.º a 57.º da LTR.
- Quadro – artigo 25.º do RTR.
- Reboques – artigo 44.º do RTR, na redacção dada pelo REGA n.º 15/2007.
- Remoção – n.ºs 4 e 5 do artigo 56.º e 125.º a 129.º da LTR.
- Rodados – artigo 30.º do RTR.
- Tracção animal (circulação) – artigo 14.º da LTR.
- Transportes públicos de passageiros – artigo 43.º do RTR, na redacção dada pelo REGA n.º 15/2007.
- Travões – artigo 29.º do RTR.

Veículos de tracção animal

- artigo 14.º da LTR.

Veículos de transporte colectivo

- Disposições especiais – artigos 42.º e 43.º do RTR.
- Paragem – n.º 2 do artigo 58.º da LTR.
- Prioridade – n.º 1 do artigo 58.º da LTR

Veículos de transporte de matérias perigosas

- Botijas de gás (transporte) – Decreto-Lei n.º 29/90/M, de 25 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 34/92/M, de 29 de Junho.
- Estacionamento – n.º 2 do artigo 53.º da LTR.
- Passageiros (proibição de transporte) – n.º 3 do artigo 53.º da LTR.

- Sinalização – n.º 1 do artigo 53.º da LTR.

Veículos de transporte de matérias especiais

- artigo 54.º da LTR.

Veículos pesados

- Dimensão máxima – artigo 24.º do RTR.
- Proibição de circulação na Ponte Nobre de Carvalho: artigo 7.º do DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.
- Três eixos ou mais (proibição de circulação e estacionamento) – Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro.

Veículos prioritários

- Comportamento (perante) – artigo 56.º da LTR.
- Condução – artigo 55.º da LTR.
- Utilização abusiva de sinais de marcha urgente – artigo 57.º da LTR.

Velocidade

- Competência para a fixação de limites de velocidade através de sinalização adequada – artigo 31.º da LTR e artigo 3.º do REGA n.º 3/2008.
- Excesso – artigo 97.º da LTR.
- Limites gerais e especiais – artigo 31.º da LTR, artigo 20.º do RTR, na redacção que lhe foi dada pelo REGA n.º 15/2007, artigo 5.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005) e artigo 6.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro.
- Marcha Lenta – artigo 33.º da LTR.
- Velocidade moderada – artigo 32.º da LTR.

Velocípedes

- A motor – alínea 15) do artigo 3.º (conceito) e n.º 2 do artigo 12.º (proibição de circulação) da LTR.
- Com mais de duas rodas (proibição de circulação) – n.º 3 do artigo 12.º da LTR.
- Conceito – alínea 14) do artigo 3.º da LTR.
- Disposições especiais – artigo 46.º do RTR.
- Equiparação a peões – alínea 2) do artigo 71.º da LTR.
- Pistas especiais – artigo 63.º da LTR.
- Proibição de circulação (nas pontes): artigo 3.º do Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, aprovado pelo DL n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro e artigo 2.º do Regulamento da Ponte de Sai Van, aprovado pelo REGA n.º 21/2005.
- Regras de condução – artigo 64.º da LTR.
- Transporte de carga – artigo 67.º da LTR.
- Transporte de passageiros – n.ºs 3, 4, 5 e 7 do artigo 66.º da LTR.

Via de abrandamento

- alínea 15) do artigo 2.º da LTR.

Via de aceleração

- alínea 16) do artigo 2.º da LTR.

Via equiparada a via pública

- alínea 2) do artigo 2.º e n.º 2 do artigo 4.º da LTR.

Via pública

- alínea 1) do artigo 2.º da LTR.

Via rápida

- alínea 3) do artigo 2.º.

Vias reservadas

- artigo 62.º da LTR.

Via de trânsito

- alínea 14) do artigo 2.º da LTR.

Visibilidade insuficiente

- Conceito – artigo 22.º da LTR.
- Inversão do sentido de marcha (proibição) – alínea 3) do n.º 2 do artigo 44.º da LTR.
- Marcha atrás (proibição) – n.º 2 do artigo 45.º da LTR.
- Sinais luminosos – artigos 25.º e 27.º a 29.º da LTR.
- Ultrapassagem proibida – n.º 2 do artigo 42.º da LTR.

- Z -**Zona de estacionamento**

- Conceito – alínea 23) do artigo 2.º da LTR.
- Proibição – artigo 48.º da LTR e Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro.

Zona para peões

- alínea 20) do artigo 2.º da LTR.

Zona residencial

- alínea 24) do artigo 2.º da LTR.

LEGISLAÇÃO

- **Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China**, adoptada em 31 de Março de 1993, pela Primeira Sessão da Oitava Legislatura da Assembleia Popular Nacional da República Popular da China.
- **Aviso do Chefe do Executivo n.º 72/2001** (de 12 de Dezembro)- Manda aplicar a notificação da República Popular da China sobre a Assunção das responsabilidades de parte em relação à continuação da aplicação na RAEM da Convenção sobre o Trânsito Rodoviário, feita em Genebra, em 19 de Setembro de 1949.
- **Convenção sobre o Trânsito Rodoviário.**⁶⁸
- **Acordo Relativo ao Estabelecimento de Regulamentos Técnicos Mundiais Aplicáveis aos Veículos de Rodas, Equipamentos e Peças Susceptíveis de serem Montadas ou Utilizadas em Veículos de Rodas**, feito em Genebra, em 25 de Junho de 1998.
- **Lei n.º 7/89/M, de 4 de Setembro** – Actividade publicitária.
- **Lei n.º 2/93/M, de 17 de Maio**- Direito de reunião e de manifestação, alterada e republicada pela Lei n.º 16/2008.
- **Lei n.º 7/96/M, de 22 de Julho**- Altera as Lei n.ºs 1/78/M, de 4 de Fevereiro, n.º 4/85/M, de 25 de Novembro, o Decreto-Lei n.º 30/92/M, de 22 de Junho, o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril e a Lei n.º 2/93/M, de 17 de Maio.

⁶⁸ Feita em Genebra, em 19 de Setembro de 1949, publicada no BO n.º 37, de 13 de Setembro de 1958. A República Popular da China assumiu as suas responsabilidades de parte em relação à continuidade da sua aplicação na RAEM (Aviso do Chefe do Executivo n.º 72/2001).

- **Lei n.º 16/96/M, de 12 de Agosto** – Cria o Imposto de Circulação e aprova o Regulamento do Imposto de Circulação e os respectivos anexos.
- **Lei n.º 9/1999** – Aprova a Lei de Bases da Organização Judiciária, alterada pelas Leis n.ºs 7/2004, 9/2004 e 9/2009.
- **Lei n.º 11/2001** – Cria os Serviços de Alfândega da RAEM.
- **Lei n.º 17/2001** – Cria o Instituto para os Assuntos Cívicos e Municipais.
- **Lei n.º 5/2002**- Aprova o Regulamento do Imposto sobre Veículos Motorizados.
- **Lei n.º 7/2002** – Princípios gerais relativos aos veículos da RAEM.
- **Lei n.º 8/2002** - Aprovou o Regime do Bilhete de Identidade de Residente da RAEM.
- **Lei n.º 7/2003** – Lei do Comércio Externo.
- **Lei n.º 8/2005** – Lei de Protecção de Dados Pessoais.
- **Lei n.º 3/2007**- Lei do Trânsito Rodoviário.
- **Lei n.º 16/2008**, altera e republica a Lei n.º 2/93/M, de 17 de Maio (Direito de reunião e de manifestação).
- **Decreto-Lei n.º 31/78/M, de 30 de Setembro**- Estabelece medidas sobre o parque de veículos nas vias públicas, alterado pelo Decreto-Lei n.º 22/88/M, de 28 de Março.
- **Decreto-Lei n.º 52/84/M, de 16 de Junho**- Regulariza o exercício da indústria de aluguer de veículos automóveis sem condutor.
- **Decreto-Lei n.º 67/84/M, de 30 de Junho**- Regulariza a situação dos condutores de veículos automóveis do Interior da China que circulam na RAEM.
- **Decreto-Lei n.º 62/87/M, de 21 de Setembro**- Permite a concessão de licenças especiais para a exploração da indústria de transportes de passageiros em automóveis ligeiros de aluguer, independentemente da realização de hasta pública.

- **Decreto-Lei n.º 22/88/M, de 28 de Março-** Adita uma alínea ao n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 31/78/M, de 30 de Setembro.
- **Decreto-Lei n.º 50/88/M, de 20 de Junho-** Aprova as bases gerais do regime jurídico de transportes em Macau.
- **Decreto-Lei n.º 59/88/M, de 4 de Julho-** Dá nova redacção às alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 50/88/M, de 20 de Junho.
- **Decreto-Lei n.º 5/89/M, de 23 de Janeiro-** Aprova o Regulamento da Tipologia e Características Técnicas dos Veículos Pesados de Passageiros, alterado pelo Decreto-Lei n.º 53/90/M, de 17 de Setembro.
- **Decreto-Lei n.º 29/90/M, de 25 de Junho,** alterado pelo Decreto-Lei n.º 34/92/M, de 29 de Junho – Estabelece as características a que devem obedecer os veículos automóveis com caixa incorporada, a utilizar no transporte rodoviário de garrafas de gás e de tambores de combustível líquido.
- **Decreto-Lei n.º 53/90/M, de 17 de Setembro-** Rectifica a fórmula constante da alínea o) do artigo 1.º do Regulamento da Tipologia e Características Técnicas dos Veículos Pesados de Passageiros.
- **Decreto-Lei n.º 72/90/M, de 3 de Dezembro-** Cria incentivos fiscais à disponibilização de áreas de estacionamento e define a forma de rentabilização dessas áreas.
- **Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro:** Estabelece restrições à circulação e estacionamento de veículos pesados, de três ou mais eixos, e de contentores na cidade de Macau.
- **Decreto-Lei n.º 28/91/M, de 22 Abril:** Estabelece o regime da responsabilidade extracontratual da Administração da RAEM.
- **Decreto-Lei n.º 34/92/M, de 29 de Junho,** altera o Decreto-Lei n.º 29/90/M, de 25 de Junho (transporte de botijas de gás).

- **Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril**- Aprova o Regulamento do Código da Estrada, alterado pelo REGA n.º 15/2007, que o denominou como Regulamento do Trânsito Rodoviário.
- **Decreto-Lei n.º 49/93/M, de 13 de Setembro**- Aprova o Registo de propriedade automóvel.
- **Decreto- Lei n.º 41/94/M, de 1 de Agosto**- Regula o sistema de apoio judiciário.
- **Decreto-Lei n.º 44/94/M, de 22 de Agosto**- Define as características da gasolina sem chumbo e restringe, a partir de 1 de Janeiro de 1995, a importação e matrícula de automóveis aos que estejam preparados para o consumo de gasolina sem chumbo.
- **Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro** – Revê o regime legal do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.
- **Decreto-Lei n.º 58/95/M, de 14 de Novembro**- Aprova o Código Penal de Macau.
- **Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro** – Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de Acesso, alterado pelo REGA n.º 15/2007.
- **Decreto-Lei n.º 48/96/M, de 2 de Setembro** – Aprova o Código de Processo Penal de Macau.
- **Decreto-Lei n.º 9/97/M, de 31 de Março** – Introduce nas orgânicas da Directoria da Polícia Judiciária e do Corpo de Polícia de Segurança Pública alterações pontuais decorrentes da entrada em vigor do Código de Processo Penal.
- **Decreto-Lei n.º 29/97/M, de 7 de Julho** – Reestrutura a orgânica da Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes.
- **Decreto- Lei n.º 39/99/M, de 3 de Agosto** – Aprova o Código Civil de Macau.

- **Decreto- Lei n.º 52/99/M, de 4 de Outubro** – Regime Geral das Infrações administrativas e respectivo procedimento.
- **Decreto- Lei n.º 55/99/M, de 8 de Outubro** – Aprova o Código de Processo Civil de Macau.
- **Decreto-Lei n.º 57/99/M, de 11 de Outubro** – Aprova o Código do Procedimento Administrativo.
- **Decreto-Lei n.º 63/99/M, de 25 de Outubro** – Aprova o Regime das Custas nos Tribunais.
- **Decreto- Lei n.º 110/99/M, de 13 de Dezembro**- Aprova o Código de Processo Administrativo Contencioso.
- **Decreto-Lei n.º 114/99/M, de 17 de Dezembro** – Altera o Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril que aprova o Regulamento do Código da Estrada.
- **Portaria n.º 71/88/M, de 28 de Março**- Autoriza a colocação de linhas contínuas de cor amarela para regular a paragem e o estacionamento de veículos automóveis.
- **Portaria n.º 52/94/M, de 7 de Março**- Regulamenta a inspeção anual obrigatória dos automóveis ligeiros de passageiros, motociclos e ciclomotores.
- **Portaria n.º 248/94/M, de 28 de Novembro**- Fixa a percentagem duma receita do Fundo de Garantia Automóvel.
- **Portaria n.º 249/94/M, de 28 de Novembro**- Estabelece as condições gerais e particulares do seguro automóvel. Revoga a Portaria n.º 213/83/M, de 30 de Dezembro.
- **Portaria n.º 250/94/M, de 28 de Novembro**- Aprova a tarifa de prémios para o ramo «automóvel». Revoga a Portaria n.º 215/83/M, de 30 de Dezembro.

- **Portaria n.º 274/95/M, de 16 de Outubro**- Regula as condições e métodos a utilizar no controlo de condução sob a influência do álcool.
- **Portaria n.º 219/98/M, de 19 de Outubro** – Regulamenta a importação de veículos motorizados e de veículos pesados de passageiros.
- **Portaria n.º 222/98/M, de 3 de Novembro** – Aprova o Regulamento das Escolas e do Ensino de Condução.
- **Portaria n.º 366/99/M, de 18 de Outubro**- Aprova o Regulamento do Transporte de Passageiros em Automóveis Ligeiros de Aluguer ou Táxis.
- **Regulamento Administrativo n.º 16/2000**- Dá nova redacção ao artigo único da Portaria n.º 257/97/M, de 23 de Dezembro: Aprova a alteração dos dísticos constantes do anexo II do Regulamento do Imposto de Circulação.
- **Regulamento Administrativo n.º 34/2000**- Aprova o Regime Transitório Excepcional para as Escolas de Condução Existentes.
- **Regulamento Administrativo n.º 22/2001**- Aprova a organização e funcionamento do Corpo de Polícia de Segurança Pública.
- **Regulamento Administrativo n.º 32/2001**- Define a organização e o funcionamento do IACM.
- **Regulamento Administrativo n.º 28/2003**- Regulamento das Operações de Comércio Externo.
- **Regulamento Administrativo n.º 35/2003**- Aprova o do Serviço Público de Parques de Estacionamento.
- **Regulamento Administrativo n.º 4/2004**- Aprova o Regulamento de Transportes Rodoviários Interurbanos de Passageiros.
- **Regulamento Administrativo n.º 21/2005** – Regulamento da Ponte de Sai Van.

- **Regulamento Administrativo n.º 3/2006** – Estabelece o regime de controlo e de fiscalização da entrada e saída de veículos nas fronteiras terrestres da RAEM.
- **Regulamento Administrativo n.º 15/2007** – Alterações e aditamentos à legislação rodoviária (Regulamento do Código da Estrada, ao Decreto-Lei n.º 29/90/M, de 25 de Junho, Decreto-Lei n.º 73/90/M, de 3 de Dezembro, Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de Novembro, Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro, Portaria n.º 222/98/M, de 3 de Novembro, Regulamento Administrativo n.º 35/2003 e Regulamento Administrativo n.º 21/2005).
- **Regulamento Administrativo n.º 1/2008** – Fixação dos limites de emissão de gases poluentes a que devem obedecer os motociclos e ciclomotores novos aquando da sua importação.
- **Regulamento Administrativo n.º 3/2008** – Organização e funcionamento da Direcção dos Serviços para os Assuntos do Tráfego.
- **Regulamento Administrativo n.º 13/2008** – Dá nova redacção ao artigo 115.º do Regulamento do Trânsito Rodoviário, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 17/93/M, de 28 de Abril.
- **Ordem Executiva n.º 104/2005**- Aprova o novo modelo de carta de condução.
- **Ordem Executiva n.º 4/2006** (23 de Janeiro)- Define o teor de enxofre no gasóleo para veículos.
- **Ordem Executiva n.º 38/2007**- Aprova o novo modelo de carta de condução que substitui o modelo anexo à Ordem Executiva n.º 104/2005.
- **Despacho n.º 14/GM/96**- Aprova os métodos de Cromatografia, em cromatógrafo a gás líquido, e o de REA (Radioactive Energy Attenuation) para serem utilizados no doseamento do álcool no sangue.
- **Despacho n.º 24/GM/98, de 9 de Março**- Determina a publicação em língua chinesa do Decreto-Lei n.º 67/84/M, de 30 de Junho- regulariza

a situação dos condutores de veículos automóveis da RPC que circulam em Macau.

- **Despacho n.º 19/GM/99-** Determina a publicação em língua chinesa da versão original do Decreto-Lei n.º 5/89/M, de 23 de Janeiro, bem como a publicação integral da versão chinesa do seu articulado em vigor.
- **Despacho do Chefe do Executivo n.º 13/2005** (de 24 de Janeiro)- Fixa o modelo de livrete para os veículos motorizados e semi-reboques.
- **Despacho do Chefe do Executivo n.º 271/2007-** Aprova o sinal distintivo a que se refere o n.º 2 do artigo 66.º da LTR.
- **Despacho do Chefe do Executivo n.º 272/2007-** Define os requisitos necessários do requerente para requerer o exame especial de condução a que se refere a alínea 4) do artigo 80.º da LTR e aprova o modelo da permissão especial de condução.
- **Despacho do Chefe do Executivo n.º 46/2008-** Determina a tarifa devida pela utilização de lugares e parques de estacionamento providos de parquímetros destinados a automóveis pesados por cada hora.
- **Despacho do Chefe do Executivo n.º 92/2008-** Estabelece as competências da Comissão para aprovação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados, bem como a sua composição.
- **Despacho do Chefe do Executivo n.º 118/2008-** Aprova os modelos de impressos a usar pela DSAT.
- **Despacho do Chefe do Executivo n.º 119/2008-** Aprova a Tabela de Taxas e Preços da DSAT.
- **Despacho do Chefe do Executivo n.º 120/2008-** Aprova o novo modelo de Licença Internacional de Condução.
- **Despacho do Chefe do Executivo n.º 256/2009-** Altera o n.º 2 do Despacho do Chefe do Executivo n.º 272/2007.

- **Despacho do Chefe do Executivo n.º 364/2009**- Determina a tarifa devida pela utilização de lugares e parques de estacionamento providos de parquímetros destinados a motociclos e ciclomotores por cada hora.
- **Despacho do Secretário para a Economia e Finanças n.º 52/2002**- Cria os impressos referentes ao Imposto sobre Veículos Motorizados.
- **Regulamento das Inspeções e da Fixação de Diversas Características dos Veículos Automóveis** (publicado sob a forma de Aviso do Leal Senado de Macau, *Boletim Oficial* n.º 10, II série, de 9 de Março de 1994).
- **Regulamento das Matrículas Personalizadas** (publicado sob a forma de Aviso do Leal Senado de Macau, *Boletim Oficial* n.º 14, II série, de 8 de Abril de 1998).
- **Regulamento de Antecipações e Adiamentos de Exames de Condução** (publicado sob a forma de Aviso do Leal Senado de Macau, *Boletim Oficial* n.º 40, II série, de 7 de Outubro de 1998).
- **Regulamento de Aprovação e Homologação de Marcas e Modelos de Veículos Motorizados** (publicado sob a forma de Aviso do Leal Senado de Macau, *Boletim Oficial* n.º 5, II série, de 3 de Fevereiro de 1999).
- **Regulamento de Utilização do Centro de Aprendizagem e Exames de Condução** (publicado sob a forma de Aviso do Leal Senado de Macau, *Boletim Oficial* n.º 22, II série, de 2 de Junho de 1999).

Lei do Trânsito Rodoviário Anotado foi produzido com o patrocínio da União Europeia. Os pontos de vista aqui expressos são da responsabilidade da Direcção dos Serviços da Reforma Jurídica e do Direito Internacional do Governo da RAEM, não podendo ser entendidos como reflectindo a opinião oficial da União Europeia.