

n.º 3428-AFN), situada no município de Vieira do Minho, válida até 13 de Setembro de 2009, e transferida a sua gestão para a Câmara Municipal de Vieira do Minho.

Entretanto, a entidade titular veio requerer a sua renovação e ao mesmo tempo a anexação de outros prédios rústicos.

Cumpridos os preceitos legais, com fundamento no disposto nos artigos 11.º, 21.º e 26.º, em conjugação com o estipulado na alínea *a*) do artigo 18.º, do Decreto-Lei n.º 202/2004, de 18 de Agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 201/2005, de 24 de Novembro, ouvido o Conselho Cinegético Municipal:

Manda o Governo, pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, o seguinte:

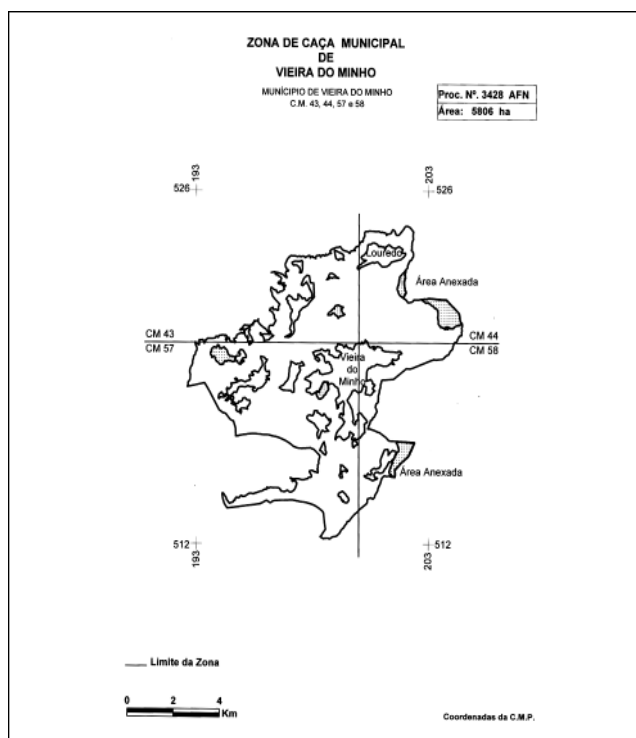
1.º Pela presente portaria esta zona de caça bem como a transferência de gestão são renovadas, por um período de seis anos, englobando vários terrenos cinegéticos sitos nas freguesias de Anissó, Caniçada, Cantelães, Cova, Eira Vedra, Louredo, Mosteiro, Soengas, Soutelo, Ventosa, Vieira do Minho e Tabuaças, município de Vieira do Minho, com a área de 5536 ha.

2.º São anexados à presente zona de caça vários terrenos cinegéticos sitos nas freguesias de Caniçada, Cantelães, Eira Vedra, Louredo, Mosteiro, Soengas, Ventosa e Vieira do Minho, município de Vieira do Minho, com a área de 270 ha.

3.º Esta zona de caça, após a sua renovação e anexação dos terrenos acima referidos, ficará com a área total de 5806 ha, conforme planta anexa à presente portaria e que dela faz parte integrante.

4.º A presente portaria produz efeitos a partir do dia 14 de Setembro de 2009.

Pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Ascenso Luís Seixas Simões*, Secretário de Estado do Desenvolvimento Rural e das Florestas, em 20 de Maio de 2009.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 126/2009

de 27 de Maio

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2003/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho, alterada pela Directiva n.º 2004/66/CE, do Conselho, de 26 de Abril, e pela Directiva n.º 2006/103/CE, do Conselho, de 20 de Novembro, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros.

Como é sabido, a referida Directiva n.º 2003/59/CE é aplicável aos motoristas por conta própria e por conta de outrem e visa assegurar a qualificação dos motoristas, tanto no acesso à actividade de condução, como durante o respectivo exercício, ao longo da sua vida activa.

Trata-se de uma qualificação mais vasta do que aquela que é proporcionada pelo ensino para a obtenção da carta de condução, na medida em que contempla um amplo conjunto de especificidades da condução dos motoristas abrangidos, versando ainda sobre especificidades dos sectores do transporte rodoviário em que esses motoristas desenvolvem a sua actividade.

Em termos globais, este novo sistema de qualificação visa melhorar as condições de segurança numa dupla perspectiva, incidindo quer sobre a segurança rodoviária, quer sobre a segurança dos próprios motoristas.

Ponderada a conjugação do objectivo de melhoria das condições de segurança com a realidade nacional, optou-se por restringir o leque de isenções estabelecido pela Directiva n.º 2003/59/CE.

Assim, quanto aos motoristas de veículos pesados de passageiros, ficam isentos do regime do presente decreto-lei os que conduzem veículos com lotação até 14 lugares, incluindo o condutor, desde que utilizados no transporte não comercial para fins privados.

Quanto aos motoristas de veículos pesados de mercadorias, é estabelecida isenção para os que efectuem transportes para fins privados, ou seja, nos casos em que o transporte em veículos de peso bruto até 7500 kg não se enquadre no desenvolvimento de uma actividade comercial, bem como aqueles em que o condutor transporte materiais ou equipamentos inerentes ao desempenho da sua própria profissão, desde que essa profissão não seja, em termos principais, a de condução do veículo.

Relativamente à formação, assume relevo, por exemplo, a matéria formativa respeitante à condução defensiva, cujos efeitos benéficos para a racionalização do consumo de combustível, para o sector dos transportes rodoviários e para a sociedade em geral, são igualmente de registar.

Por outro lado, o adequado conhecimento das regulamentações sectoriais aplicáveis ao transporte de mercadorias e ao transporte de passageiros em autocarro, constitui igualmente um factor relevante para o aumento da qualidade destes serviços de transporte rodoviário.

Esta qualificação, tanto a obtida com a formação inicial, como a decorrente da respectiva actualização através da formação contínua, em cada cinco anos, é comprovada

através do certificado de aptidão para motorista (CAM), indispensável para a obtenção da carta de qualificação de motorista.

Este documento em conjunto com a carta de condução habilita o motorista a conduzir de acordo com as exigências ora fixadas.

A formação cabe a entidades devidamente licenciadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., mediante a observância de um conjunto de requisitos específicos que têm em vista assegurar a prestação de uma formação de qualidade e apta a formar os motoristas de acordo com os padrões de exigência e os objectivos prosseguidos pelo presente decreto-lei.

Para além do regime de licenciamento de entidades para ministrar formação e do reconhecimento dos respectivos cursos, o presente decreto-lei estabelece o regime sancionatório aplicável ao incumprimento das normas que institui, determina a calendarização da obrigação de obter a carta de qualificação de motorista e estabelece os conteúdos da formação.

O projecto correspondente ao presente decreto-lei foi submetido a apreciação pública através de publicação na separata do *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 4, de 26 de Novembro de 2008.

Diversas associações sindicais, patronais e entidades formadoras emitiram pareceres que suscitaram algumas alterações, nomeadamente no que se refere ao regime de isenções do âmbito de aplicação do presente decreto-lei e ao requisito de capacidade financeira das entidades formadoras que não revistam a forma de sociedade comercial.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 55/2008, de 4 de Setembro, e nos termos das alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objecto

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2003/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho, alterada pela Directiva n.º 2004/66/CE, do Conselho, de 26 de Abril, e pela Directiva n.º 2006/103/CE, do Conselho, de 20 de Novembro, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos condutores de determinados veículos rodoviários de mercadorias e de passageiros, fixando o correspondente regime aplicável.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito

O presente decreto-lei é aplicável à actividade de condução exercida por pessoas titulares de carta de condução válida para veículos das categorias C e C+E e subcategorias C1 e C1+E e das categorias D e D+E e subcategorias D1 e D1+E, nos termos do Código da Estrada, adiante designados por motoristas de veículos de mercadorias e de passageiros, respectivamente, ou genericamente por motoristas.

## Artigo 3.º

### Isenções

Não são abrangidos pelo disposto no presente decreto-lei os motoristas dos seguintes veículos:

- a) Cujas velocidades máximas autorizadas não ultrapassem 45 km/h;
- b) Ao serviço ou sob o controlo das forças armadas, das forças de segurança, dos bombeiros ou da protecção civil;
- c) Submetidos a ensaios de estrada para fins de aperfeiçoamento técnico, reparação ou manutenção;
- d) Novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;
- e) Utilizados em situações de emergência ou afectos a missões de salvamento;
- f) Utilizados nas aulas de condução automóvel, com vista à obtenção da carta de condução ou do certificado de aptidão para motorista (CAM), a que se refere o n.º 2 do artigo 4.º;
- g) Com lotação até 14 lugares, incluindo o condutor, utilizados para o transporte não comercial de passageiros para fins privados;
- h) Com peso bruto até 7500 kg, utilizados para o transporte não comercial de bens, para fins privados;
- i) Que transportem materiais ou equipamentos para o exercício da profissão do condutor, desde que a condução do veículo não seja a sua actividade principal.

## CAPÍTULO II

### Habilitação e qualificação

#### Artigo 4.º

##### Carta de qualificação de motorista

1 — É obrigatória a posse da carta de qualificação de motorista para o exercício da condução dos veículos a que se refere o artigo 2.º, constando as respectivas especificações e modelo do anexo v ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

2 — A emissão de carta de qualificação de motorista depende da posse de um CAM, emitido de acordo com o n.º 2 do artigo 5.º

3 — A carta de qualificação de motorista é emitida pelo período máximo de cinco anos.

4 — O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), é a entidade competente para emitir a carta de qualificação de motorista.

#### Artigo 5.º

##### Certificado de aptidão para motorista

1 — O CAM comprova a qualificação inicial ou a formação contínua, a que se referem os artigos 6.º e 9.º, respectivamente.

2 — A emissão do CAM depende de aprovação em exame após frequência da formação inicial ou da obtenção de aproveitamento na formação contínua.

3 — A qualificação comprovada pelo CAM é válida pelo período de cinco anos, contados a partir da data do exame ou da conclusão da formação contínua, consoante o caso.

4 — O CAM obtido na sequência da formação de qualificação inicial, sem prejuízo das demais exigên-

cias legais, permite a obtenção de carta de condução para veículos das categorias C e C+E e subcategorias C1 e C1+E, a partir dos 18 anos de idade, conforme previsto na alínea c) do n.º 2 do artigo 126.º do Código da Estrada.

5 — O CAM é emitido pelo IMTT, I. P., podendo esta competência ser delegada por despacho do presidente do conselho directivo do IMTT, I. P.

6 — O modelo do CAM é fixado por despacho do presidente do conselho directivo do IMTT, I. P.

#### Artigo 6.º

##### Qualificação inicial

1 — A qualificação inicial é obrigatória e integra as seguintes modalidades:

- a) Qualificação inicial comum;
- b) Qualificação inicial acelerada.

2 — A formação de qualificação inicial e a metodologia da avaliação dos motoristas são reguladas pelo disposto nos anexos II e III ao presente decreto-lei, do qual fazem parte integrante.

#### Artigo 7.º

##### Qualificação inicial comum

O CAM obtido na sequência da qualificação inicial comum habilita o seu titular a obter a carta de qualificação de motorista para a condução nas seguintes condições:

- a) A partir da idade de 18 anos, veículos das categorias C e C+E;
- b) A partir da idade de 21 anos, veículos das categorias D e D+E.

#### Artigo 8.º

##### Qualificação inicial acelerada

O CAM obtido na sequência da qualificação inicial acelerada habilita o seu titular a obter a carta de qualificação de motorista para a condução nas seguintes condições:

- a) A partir da idade de 18 anos, veículos das subcategorias C1 e C1+E;
- b) A partir da idade de 21 anos, veículos das categorias C e C+E e subcategorias D1 e D1+E;
- c) A partir da idade de 23 anos, veículos das categorias D e D+E.

#### Artigo 9.º

##### Formação contínua

1 — A formação contínua é obrigatória e deve ser adquirida de cinco em cinco anos, antes do fim da validade do CAM.

2 — Em caso de caducidade, o CAM pode ser renovado mediante formação contínua.

#### Artigo 10.º

##### Conteúdo da formação

As matérias, módulos, objectivos e conteúdos programáticos da formação constam do anexo I ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

#### Artigo 11.º

##### Dispensa de matérias

1 — Os motoristas de veículos de mercadorias que pretendam conduzir veículos de passageiros, ou inversamente, e que sejam titulares do CAM referido nos artigos 7.º e 8.º, para efeitos de obtenção do correspondente CAM, apenas são obrigados à frequência e exame das matérias específicas da nova qualificação.

2 — Os motoristas possuidores de capacidade profissional para o transporte rodoviário de mercadorias ou de capacidade profissional para o transporte rodoviário de passageiros em autocarro que pretendam adquirir a qualificação inicial prevista no presente decreto-lei ficam dispensados da frequência e exame das matérias comuns às duas formações.

#### Artigo 12.º

##### Acesso de motoristas estrangeiros à formação

1 — Têm acesso à qualificação inicial os seguintes motoristas estrangeiros:

- a) Nacionais de outro Estado membro da União Europeia que tenham residência habitual no território nacional;
- b) Nacionais de um país terceiro que sejam detentores de autorização de permanência ou de residência no território nacional.

2 — Têm acesso à formação contínua, os motoristas estrangeiros com residência habitual ou que trabalhem no território nacional.

### CAPÍTULO III

#### Licenciamento de entidades formadoras

#### Artigo 13.º

##### Acesso à actividade de formação

1 — O licenciamento da actividade de formação prevista no presente decreto-lei compete ao IMTT, I. P., sendo titulado por alvará, emitido pelo prazo de cinco anos, renovável mediante a comprovação de que se mantêm os requisitos previstos no artigo seguinte.

2 — O alvará é intransmissível a qualquer título e para qualquer efeito.

3 — As condições de candidatura ao licenciamento e de renovação do alvará são fixadas por portaria do membro do governo responsável pelo sector dos transportes.

#### Artigo 14.º

##### Requisitos de licenciamento

São requisitos de acesso ao licenciamento:

- a) A constituição da entidade requerente sob a forma de pessoa colectiva, devendo o respectivo objecto social ou estatutário incluir a actividade do ensino ou da formação;
- b) A idoneidade;
- c) A capacidade financeira;
- d) A capacidade técnica;
- e) As situações tributária e contributiva perante a segurança social regularizadas.

**Artigo 15.º****Idoneidade**

A idoneidade é aferida em função dos critérios estabelecidos no âmbito do sistema de acreditação das entidades formadoras.

**Artigo 16.º****Capacidade financeira**

1 — A capacidade financeira consiste na posse dos recursos financeiros necessários para assegurar o início e a boa gestão de actividade de formação.

2 — As entidades requerentes devem dispor de um capital social ou estatutário, ou constituir um fundo de reserva, nos montantes mínimos de € 50 000 e de € 25 000, conforme assumam a forma de sociedade comercial ou outra, respectivamente.

3 — A comprovação do disposto na alínea *a)* do artigo 14.º e no número anterior é efectuada mediante disponibilização do código de acesso à certidão permanente do registo comercial, por certidão do registo comercial ou por qualquer outro meio legalmente admissível.

**Artigo 17.º****Capacidade técnica**

1 — A capacidade técnica é aferida em função dos critérios estabelecidos no âmbito do sistema de acreditação das entidades formadoras.

2 — Os requisitos específicos relativos aos recursos necessários para assegurar a qualidade da formação são estabelecidos por portaria do membro do governo responsável pelo sector dos transportes, designadamente:

*a)* A equipa formativa, constituída por formadores e instrutores, devidamente habilitados;

*b)* Os meios adequados, designadamente instalações, meios tecnológicos de informação e comunicação, recursos humanos e recursos técnico-pedagógicos.

**Artigo 18.º****Coordenador técnico-pedagógico**

O coordenador técnico-pedagógico obedece ao estabelecido no âmbito do sistema de acreditação das entidades formadoras.

**Artigo 19.º****Dispensa de verificação das condições de acesso**

As entidades acreditadas no âmbito do sistema de acreditação das entidades formadoras são dispensadas da comprovação dos requisitos previstos no artigo 15.º, no n.º 1 do artigo 17.º e no artigo anterior.

**Artigo 20.º****Manutenção dos requisitos de licenciamento**

1 — Os requisitos de acesso ao licenciamento são de verificação permanente, devendo as entidades formadoras comprovar o seu cumprimento sempre que tal lhes seja solicitado pelo IMTT, I. P.

2 — As entidades licenciadas devem comunicar ao IMTT, I. P., no prazo de 30 dias, as alterações ao pacto social ou estatutário, designadamente as alterações ao capital

social, estatutário ou fundo de reserva, na gerência, administração ou direcção, bem como a mudança de sede.

**Artigo 21.º****Falta superveniente dos requisitos de licenciamento**

1 — A falta superveniente de qualquer dos requisitos de licenciamento previstos no artigo 14.º deve ser suprida no prazo de 90 dias a contar da sua ocorrência.

2 — O decurso do prazo previsto no número anterior, sem que a falta seja suprida, implica a caducidade do licenciamento.

**Artigo 22.º****Deveres das entidades licenciadas**

São deveres das entidades licenciadas:

*a)* Independência e igualdade de tratamento de todos os candidatos à formação e formandos;

*b)* Fornecimento dos elementos relativos ao exercício da sua actividade, sempre que tal lhes seja solicitado pelo IMTT, I. P.

**Artigo 23.º****Centros de formação**

1 — Os centros de formação são espaços formativos constituídos pelas instalações, equipamentos e meios técnicos e pedagógicos necessários ao adequado exercício da actividade de formação.

2 — As condições de funcionamento dos centros de formação são fixadas por deliberação do conselho directivo do IMTT, I. P.

3 — As escolas de condução podem funcionar como centros de formação, desde que cumpram o disposto no presente decreto-lei.

**Artigo 24.º****Cursos de formação**

1 — Os cursos de formação carecem de homologação prévia pelo IMTT, I. P., a qual é emitida pelo prazo de cinco anos, renovável mediante a comprovação de que se mantêm os requisitos necessários ao seu funcionamento.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, os cursos de formação devem ser organizados e ministrados de acordo com condições a fixar por deliberação do conselho directivo do IMTT, I. P.

**Artigo 25.º****Medidas administrativas**

Em função da gravidade do incumprimento pelas entidades licenciadas dos deveres estabelecidos no presente capítulo, podem ser adoptadas as seguintes sanções administrativas da competência do presidente do conselho directivo do IMTT, I. P.:

*a)* Advertência escrita;

*b)* Não reconhecimento da formação;

*c)* Suspensão do licenciamento, pelo período máximo de um ano;

*d)* Cancelamento do licenciamento ou da homologação do curso de formação.

## CAPÍTULO IV

**Regime sancionatório**

## Artigo 26.º

**Fiscalização**

1 — A fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei compete ao IMTT, I. P., e, em relação ao cumprimento da obrigatoriedade a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º, à Guarda Nacional Republicana e à Polícia de Segurança Pública.

2 — As entidades referidas no número anterior podem proceder, junto das pessoas singulares ou colectivas que desenvolvam qualquer das actividades previstas no presente decreto-lei, às verificações e investigações necessárias para o exercício da sua competência fiscalizadora nos termos da lei.

## Artigo 27.º

**Infracções**

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 1000 a € 3000 a infracção ao disposto no n.º 1 do artigo 4.º, salvo se o motorista apresentar o documento aí previsto no prazo de dois dias à autoridade indicada pelo agente de fiscalização, caso em que é sancionado com coima de € 50 a € 150.

2 — Constituem contra-ordenações puníveis com as seguintes coimas:

a) A falta do alvará a que se refere o n.º 1 do artigo 13.º, com coima de € 10 000 a € 30 000;

b) A infracção ao n.º 2 do artigo 20.º, com coima de € 500 a € 1500.

3 — A negligência é punível, sendo os limites das coimas referidas nos números anteriores reduzidos para metade.

## Artigo 28.º

**Imputabilidade das infracções**

As infracções ao presente decreto-lei são da responsabilidade da entidade licenciada, salvo quanto às infracções ao n.º 1 do artigo 4.º, em que são responsáveis os respectivos autores.

## Artigo 29.º

**Pagamento voluntário**

1 — Se o infractor não pretender efectuar o pagamento voluntário, deve proceder ao depósito de quantia igual ao valor mínimo da coima prevista para a contra-ordenação praticada.

2 — O pagamento voluntário ou o depósito referidos no número anterior devem ser efectuados no acto de verificação da contra-ordenação, destinando-se o depósito a garantir o pagamento da coima em que o infractor possa vir a ser condenado, bem como das despesas legais a que houver lugar.

3 — Se o infractor declarar que pretende pagar a coima ou efectuar o depósito e não puder fazê-lo no acto da verificação da contra-ordenação, devem ser apreendidos a carta de condução e o livrete e título de registo de propriedade ou o certificado de matrícula do veículo até à efectivação do pagamento ou do depósito.

4 — No caso previsto no número anterior devem ser emitidas guias de substituição dos documentos apreendidos com validade não superior a 90 dias, renovável.

5 — A falta de pagamento ou do depósito nos termos dos números anteriores implica a apreensão do veículo, que se mantém até ao pagamento ou depósito ou à decisão absolutória.

6 — O veículo apreendido responde nos mesmos termos que o depósito pelo pagamento das quantias devidas.

## Artigo 30.º

**Imobilização do veículo**

Sempre que da imobilização de um veículo resultem danos para os passageiros, as mercadorias transportadas ou para o próprio veículo cabe à pessoa singular ou colectiva que realiza o transporte a responsabilidade por esses danos, sem prejuízo do direito de regresso.

## Artigo 31.º

**Processamento das contra-ordenações**

1 — O processamento das contra-ordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMTT, I. P.

2 — A aplicação das coimas é da competência do presidente do conselho directivo do IMTT, I. P.

## Artigo 32.º

**Produto das coimas**

A afectação do produto das coimas faz-se da seguinte forma:

- a) 20% para o IMTT, I. P., constituindo receita própria;
- b) 20% para a entidade fiscalizadora, constituindo receita própria;
- c) 60% para o Estado.

## CAPÍTULO V

**Disposições finais e transitórias**

## Artigo 33.º

**Isenção da qualificação inicial e formação contínua**

1 — Ficam isentos da obrigação de qualificação inicial os seguintes motoristas:

a) Titulares de carta de condução das categorias D e D+E e subcategorias D1 e D1+E, emitida até 9 de Setembro de 2008;

b) Titulares de carta de condução das categorias C e C+E e subcategorias C1 e C1+E, emitida até 9 de Setembro de 2009.

2 — Os motoristas referidos na alínea a) do número anterior devem obter a formação contínua e os correspondentes CAM e carta de qualificação de motorista, nos seguintes termos:

a) Até 10 de Setembro de 2011, os que nesta data tiverem idade não superior a 30 anos;

b) Até 10 de Setembro de 2012, os que nesta data tiverem idade compreendida entre 31 e 40 anos;

c) Até 10 de Setembro de 2013, os que nesta data tiverem idade compreendida entre 41 e 50 anos;

d) Até 10 de Setembro de 2015, os que nesta data tiverem idade superior a 50 anos.

3 — Os motoristas referidos na alínea b) do n.º 1 devem obter a formação contínua e os correspondentes CAM e carta de qualificação de motorista, nos seguintes termos:

a) Até 10 de Setembro de 2012, os que nesta data tiverem idade não superior a 30 anos;

b) Até 10 de Setembro de 2013, os que nesta data tiverem idade compreendida entre 31 e 40 anos;

c) Até 10 de Setembro de 2014, os que nesta data tiverem idade compreendida entre 41 e 50 anos;

d) Até 10 de Setembro de 2016, os que nesta data tiverem idade superior a 50 anos.

4 — A calendarização prevista nos n.ºs 2 e 3 pode ser objecto de desdobramento mediante portaria do membro do governo responsável pelo sector dos transportes.

#### Artigo 34.º

##### Articulação com o Catálogo Nacional de Qualificações

1 — A formação estabelecida pelo presente decreto-lei deve ser articulada com o Catálogo Nacional de Qualificações, nos termos da legislação aplicável, de forma a contribuir para a elevação dos níveis de qualificação.

2 — A articulação prevista no número anterior é promovida pela Agência Nacional para a Qualificação, I. P., nos termos do n.º 5 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 396/2007, de 31 de Dezembro, envolvendo o IMTT, I. P.

#### Artigo 35.º

##### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, salvo quanto à obrigatoriedade da posse da carta de qualificação de motorista e do CAM, previstos no n.º 1 do artigo 4.º e no n.º 1 do artigo 5.º, respectivamente, cuja vigência, sem prejuízo do disposto no artigo 33.º, tem início no dia 10 de Setembro de 2009.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Março de 2009. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *José Manuel dos Santos de Magalhães* — *Alberto Bernardes Costa* — *Mário Lino Soares Correia* — *José António Fonseca Vieira da Silva*.

Promulgado em 20 de Maio de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 21 de Maio de 2009.

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

#### ANEXO I

##### Conteúdo da formação a que se refere o artigo 10.º

1 — Os conhecimentos a ter em consideração para a comprovação da formação inicial comum (FIC), da formação de qualificação inicial acelerada (FIA) e da formação

contínua dos motoristas devem incidir, pelo menos, sobre as matérias a seguir descritas no n.º 2.

O nível mínimo de conhecimentos não pode ser inferior ao nível 2 da estrutura dos níveis de formação previsto no anexo 1 da Decisão n.º 85/368/CEE do Conselho, de 16 de Julho, ou seja, ao nível atingido por uma formação adquirida durante a escolaridade obrigatória completado por uma formação profissional.

2 — Matérias, módulos, objectivos e conteúdos programáticos e componente prática da formação inicial:

2.1 — Aperfeiçoamento para uma condução racional baseada nas regras de segurança (FIC 63 h, FIA 28 h):

2.1.1 — Mecânica e electrónica (FIC 28 h, FIA 7 h):

a) Objectivo n.º 1 — conhecer as características da cadeia cinemática para otimizar a respectiva utilização.

Conteúdo — curvas de binário, curvas de potência, curvas de consumo específico de um motor, zona de utilização óptima do conta-rotações, diagramas de sobreposição das relações das caixas de velocidade;

b) Objectivo n.º 2 — conhecer as características técnicas e o funcionamento dos órgãos de segurança a fim de dominar o veículo, de minimizar o seu desgaste e de prevenir os seus disfuncionamentos.

Conteúdo — identificação dos componentes fundamentais das viaturas, especificidades do circuito de travagem hidráulico-pneumático, utilização dos travões e sistemas retardadores, procura do melhor compromisso entre a velocidade e a relação de caixa, utilização da inércia do veículo, utilização dos meios de desaceleração e de travagem nas descidas, atitude a adoptar em caso de falha, detecção de pequenas avarias.

2.1.2 — Condução defensiva, económica e ambiental (FIC 35 h, FIA 21 h):

a) Objectivo n.º 1 — saber otimizar o consumo de combustível.

Conteúdo — optimização do consumo de combustível através das qualificações decorrentes dos objectivos das alíneas a) e b) do módulo 2.1.1;

b) Objectivo n.º 2 (motoristas de veículos de passageiros) — saber assegurar a segurança e o conforto dos passageiros.

Conteúdo — verificação diária do veículo e sua importância, calibragem dos movimentos longitudinais e laterais, repartição das vias, posicionamento sobre a calçada, suavidade de travagem, trabalho da consola, técnicas de condução defensiva, utilização de infra-estruturas específicas (espaços públicos, vias reservadas), gestão de conflitos entre uma condução em segurança e as outras funções enquanto motorista, interacção com os passageiros, especificidades do transporte de determinados grupos de passageiros (deficientes, crianças);

c) Objectivo n.º 3 (motoristas de veículos de passageiros) — ser capaz de assegurar uma carga respeitando as instruções de segurança e a boa utilização do veículo.

Conteúdo — forças aplicadas aos veículos em movimento, utilização das relações da caixa de velocidades em função da carga do veículo e do perfil da estrada, cálculo da carga útil de um veículo ou de um conjunto, repartição da carga, consequências de sobrecarga nos eixos, estabilidade do veículo e centro de gravidade;

d) Objectivo n.º 4 (motoristas de veículos de mercadorias) — ser capaz de assegurar uma carga res-

peitando as instruções de segurança e a boa utilização do veículo.

Conteúdo — verificação diária do veículo e sua importância, forças aplicadas aos veículos em movimento, utilização das relações da caixa de velocidades em função da carga do veículo e do perfil da estrada, cálculo da carga útil de um veículo ou de um conjunto, técnicas de condução defensiva, cálculo do volume útil, repartição da carga, consequências de sobrecarga nos eixos, estabilidade do veículo e centro de gravidade, tipos de embalagens e suportes para a carga, principais categorias de mercadorias que necessitam de acondicionamento (técnicas de colocação de calços e acondicionamento, utilização de precintas de acondicionamento, verificação dos dispositivos de acondicionamento, utilização dos meios de manutenção, colocação e retirada dos toldos).

2.2 — Regulamentações (FIC 49 h, FIA 21 h):

2.2.1 — Regulamentação laboral (FIC 21 h, FIA 7 h):

a) Objectivo n.º 1 — conhecer o ambiente social do transporte rodoviário e a sua regulamentação.

Conteúdo — durações máximas do trabalho específicas para os transportes, princípios (aplicação prática através do uso do tacógrafo e da regulamentação em vigor), sanções em caso de não utilização, má utilização ou falsificação do tacógrafo, conhecimento do ambiente social do transporte rodoviário (direitos e obrigações dos motoristas em matéria de qualificação inicial e de formação contínua), igualdade de oportunidades e regulamentação aplicável.

2.2.2 — Regulamentação da actividade (FIC 28 h, FIA 14 h):

a) Objectivo n.º 1 (motoristas de veículos de passageiros) — conhecer a regulamentação relativa ao transporte de passageiros.

Conteúdo — regulamentação nacional e internacional, transporte de grupos específicos, equipamentos de segurança a bordo do autocarro, cintos de segurança, carga do veículo;

b) Objectivo n.º 2 (motoristas de veículos de mercadorias) — conhecer a regulamentação relativa ao transporte de mercadorias.

Conteúdo — regulamentação nacional e internacional, títulos para o exercício da actividade de transporte, obrigações dos contratos modelo de transporte de mercadorias, redacção dos documentos que constituem o contrato de transporte, autorizações de transporte internacional, obrigações da convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada (CMR), redacção da declaração de expedição, passagem das fronteiras, transitários, documentos especiais de acompanhamento da mercadoria.

2.3 — Saúde, segurança rodoviária, segurança ambiental, serviço e logística (FI 147 h, FIA 77 h):

2.3.1 — Sinistralidade (FIC 21 h, FIA 14 h):

a) Objectivo n.º 1 (motoristas de veículos de passageiros) — ficar sensibilizado para os riscos da estrada e os acidentes de trabalho.

Conteúdo — tipologia dos acidentes de trabalho no sector dos transportes, estatísticas dos acidentes rodoviários, envolvimento dos autocarros, consequências em termos humanos, materiais e financeiros;

b) Objectivo n.º 2 (motoristas de veículos de mercadorias) — ficar sensibilizado para os riscos da estrada e os acidentes de trabalho. Conteúdo — tipologia dos acidentes de trabalho no sector dos transportes, estatísticas dos acidentes rodoviários, envolvimento dos veículos pesados de mercadorias, consequências em termos humanos, materiais e financeiros.

2.3.2 — Prevenção da criminalidade no transporte (FIC 7 h, FIA 7 h):

a) Objectivo n.º 1 — saber prevenir a criminalidade e o tráfico de clandestinos;

Conteúdo — informações gerais, consequências para os motoristas, medidas de prevenção, lista de controlo das verificações, legislação relativa à responsabilidade das empresas transportadoras.

2.3.3 — Saúde, segurança e higiene no trabalho (FIC 21 h, FIA 7 h):

a) Objectivo n.º 1 — saber prevenir os riscos físicos.

Conteúdo — princípios de ergonomia, factores humanos na condução, factores humanos na interacção com sistemas de informação e comunicação embarcados (riscos inerentes), noções de carga de trabalho, fadiga e *stress*, recomendações sobre gestos e posturas de risco e gestão da fadiga e do *stress*;

b) Objectivo n.º 2 — ter consciência da importância da aptidão física e mental.

Conteúdo — princípios de uma alimentação saudável e equilibrada, efeitos do álcool, dos medicamentos e de outras substâncias susceptíveis de alterar o comportamento.

2.3.4 — Situações de emergência e primeiros socorros (FIC 21 h, FIA 7 h):

a) Objectivo n.º 1 — estar apto a avaliar situações de emergência e a aplicar procedimentos adequados.

Conteúdo — comportamento em situação de emergência (avaliar a situação, evitar o agravamento do acidente, providenciar os socorros, socorrer os feridos e aplicar os primeiros cuidados, reacção em caso de incêndio, evacuação dos ocupantes, garantir a segurança de todos os passageiros), reacções em caso de agressão, princípios de base da declaração amigável.

2.3.5 — Relações interpessoais e qualidade do serviço (FIC 35 h, FIA 14 h):

a) Objectivo n.º 1 — saber adoptar comportamentos que contribuam para a valorização da imagem de marca de uma empresa de serviços de transporte.

Conteúdo — atitudes do motorista e imagem de marca (importância da qualidade da prestação do motorista para a empresa, diferentes papéis do motorista, diferentes interlocutores do motorista, manutenção do veículo, organização do trabalho, consequências de um litígio nos planos comercial e financeiro).

2.3.6 — Contexto económico e organização empresarial (FIC 21 h, FIA 14 h):

a) Objectivo n.º 1 (motoristas de veículos de passageiros) — conhecer o contexto económico do transporte rodoviário de passageiros e a organização do mercado.

Conteúdo — a importância do transporte para o desenvolvimento social, o transporte rodoviário de passageiros em relação aos outros modos de transporte de passageiros (comboio, veículos particulares), diferentes actividades do transporte rodoviário de passageiros, travessia das fronteiras (transporte internacional), organização dos principais tipos de empresas de transporte rodoviário de passageiros;

b) Objectivo n.º 2 (motoristas de veículos de mercadorias) — conhecer o contexto económico do transporte rodoviário de mercadorias e a organização do mercado.

Conteúdo — a importância do transporte para o desenvolvimento social, o transporte rodoviário em relação aos outros modos de transporte (concorrência, carregadores), diferentes actividades do transporte rodoviário (transportes por conta de terceiros, por conta própria, actividades auxiliares do transporte), organização dos principais tipos de empresas de transporte rodoviários de mercadorias e das actividades auxiliares do transporte, diferentes especializações do transporte (camiões-cisterna, temperatura controlada, etc.), evolução dos sectores (diversificação das prestações oferecidas, transporte ferroviário/transporte rodoviário, subcontratação).

2.3.7 — Tecnologias de informação e comunicação (FIC 21 h, FIA 14 h):

a) Objectivo n.º 1 (motoristas de veículos de passageiros) — conhecer as actuais tecnologias disponíveis para utilização no sistema de transportes e ter noção das tendências futuras.

Conteúdo — sistema de apoio à exploração, telemática aplicada, bilhética sem contacto, cartões inteligentes, informação ao público (paragens electrónicas, Internet, SMS);

b) Objectivo n.º 2 (motoristas de veículos de mercadorias) — conhecer as actuais tecnologias disponíveis para utilização no sistema de transportes e ter noção das tendências futuras.

Conteúdo — sistema de apoio à exploração, telemática aplicada, cartões inteligentes, Internet, SMS.

2.4 — Condução individual (FIC 21 h, FIA 14 h):

2.4.1 — Formação prática (FIC 21 h, FIA 14 h):

a) Objectivo n.º 1 (motoristas de veículos de passageiros) — aperfeiçoamento da condução racional baseada nas regras de segurança.

Conteúdo — condução individual em veículo pesado de passageiros (categorias D e D+E e subcategorias D1 e D1+E), acompanhada de formador ou tutor do centro de formação, podendo o formando efectuar, no máximo, 8 (FIC) ou 4 horas (FIA) de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade;

b) Objectivo n.º 2 (motoristas de veículos de mercadorias) — aperfeiçoamento da condução racional baseada nas regras de segurança.

Conteúdo — condução individual em veículo pesado de mercadorias (categorias C e C+E e subcategorias C1 e C1+E), acompanhada de formador ou tutor do centro de formação, podendo o formando efectuar, no máximo, 8 (FIC) ou 4 horas (FIA) de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade.

## ANEXO II

### Formação de qualificação inicial comum prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º

1 — A formação de qualificação inicial comum comporta o ensino das matérias constantes do n.º 2 do anexo I, sendo a sua duração de 280 horas.

2 — O acesso à formação de qualificação inicial comum não depende da posse prévia da carta de condução correspondente.

3 — Cada formando deve efectuar pelo menos vinte e uma horas de condução individual num veículo da categoria em causa, que satisfaça no mínimo os critérios dos veículos de exame tal como definidos na Directiva n.º 91/439/CEE, de 29 de Julho, relativa à carta de condução, devendo ser acompanhado por um formador ou tutor do centro de formação onde se encontre inscrito.

4 — É permitido efectuar, no máximo, oito dessas vinte e uma horas de condução num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de ser avaliado o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite.

5 — Para os motoristas referidos no n.º 1 do artigo 11.º, a duração da formação inicial é de setenta horas, cinco das quais de condução individual.

6 — Obtida a formação, o formando é submetido a um exame escrito ou oral, o qual inclui, pelo menos, uma questão por cada um dos objectivos das matérias a que se refere o n.º 1 do presente anexo.

7 — O exame é organizado pelo IMTT, I. P., ou pelas entidades que por este forem designadas.

8 — As condições de realização do exame são fixadas por despacho do presidente do conselho directivo do IMTT, I. P.

## ANEXO III

### Formação de qualificação inicial acelerada prevista na alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º

1 — A formação de qualificação inicial acelerada comporta o ensino das matérias constantes do n.º 2 do anexo I, sendo a sua duração de 140 horas.

2 — O acesso à formação de qualificação inicial acelerada não depende da posse prévia da carta de condução correspondente.

3 — Cada formando deve efectuar pelo menos catorze horas de condução individual num veículo da categoria em causa, que satisfaça no mínimo os critérios dos veículos de exame, tal como definidos na Directiva n.º 91/439/CEE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa à carta de condução, devendo ser acompanhado por um formador ou tutor do centro de formação onde se encontre inscrito.

4 — É permitido efectuar, no máximo, quatro dessas catorze horas de condução num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de ser avaliado o aperfeiçoamento em condução racional baseado em regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso bem como às variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite.

5 — Para os motoristas referidos no n.º 1 do artigo 11.º, a duração da qualificação inicial acelerada é de trinta e



cinco horas, das quais duas e meia em condução individual.

6 — Obtida a formação, o formando é submetido a um exame escrito ou oral, o qual inclui, pelo menos, uma questão por cada um dos objectivos das matérias a que se refere o n.º 1 do presente anexo.

7 — O exame é organizado pelo IMTT, I. P., ou pelas entidades que por este forem designadas.

8 — As condições de realização do exame são fixadas por despacho do presidente do conselho directivo do IMTT, I. P.

#### ANEXO IV

##### Formação contínua a que se refere o artigo 9.º

1 — A formação contínua tem como objectivo a actualização dos conhecimentos fundamentais para a actividade do motorista, com especial destaque para a segurança rodoviária e a racionalização do consumo de combustível, nomeadamente através do aprofundar e da revisão de algumas das matérias previstas no n.º 2 do anexo I.

2 — A formação contínua para efeitos do presente decreto-lei é obrigatória de cinco em cinco anos e tem a duração de trinta e cinco horas leccionadas por períodos de pelo menos sete horas, podendo ser efectuada parcialmente em simuladores de alta qualidade.

#### ANEXO V

##### Disposições relativas às especificações e ao modelo comunitário de carta de qualificação de motorista

1 — As características físicas da carta de qualificação de motorista de modelo comunitário são conformes com as normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

Os métodos de verificação das características físicas das cartas destinados a assegurar a sua conformidade com as normas internacionais são conformes com a norma ISO 10373.

2 — A carta é composta por duas páginas:

A página 1 contém:

a) As menções «Carta de qualificação de motorista» e «República Portuguesa» impressas em caracteres maiúsculos;

b) A letra «P» em maiúscula, como sinal distintivo de Portugal, impressa em negativo num rectângulo azul rodeado por 12 estrelas amarelas;

c) As siglas distintivas dos Estados membros emissores são as seguintes:

B: Bélgica;  
 BG: Bulgária;  
 CZ: República Checa;  
 DK: Dinamarca;  
 D: Alemanha;  
 EST: Estónia;  
 GR: Grécia;  
 E: Espanha;  
 F: França;  
 IRL: Irlanda;  
 I: Itália;  
 CY: Chipre;  
 LV: Letónia;  
 LT: Lituânia;  
 L: Luxemburgo;

H: Hungria;  
 M: Malta;  
 NL: Países Baixos;  
 A: Áustria;  
 PL: Polónia;  
 P: Portugal;  
 RO: Roménia;  
 SLO: Eslovénia;  
 SK: Eslováquia;  
 FIN: Finlândia;  
 S: Suécia;  
 UK: Reino Unido;

d) As informações específicas da carta emitida, numeradas do seguinte modo:

1 — Apelidos do titular;  
 2 — Nome próprio do titular;  
 3 — Data e local de nascimento do titular;  
 4:

a) Data de emissão;

b) Data de caducidade;

c) Designação da autoridade que emite a carta (pode ser impressa na face 2);

d) Um número que não seja o número da carta de condução, útil para a gestão da carta de qualificação de motorista (menção facultativa);

5:

a) Número da carta de condução;

b) Número de série;

6 — Fotografia do titular;

7 — Assinatura do titular;

8 — Residência, domicílio ou endereço postal (menção facultativa);

9 — (Sub)categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua;

e) A menção «Modelo das Comunidades Europeias» e a menção «Carta de qualificação de motorista» nas outras línguas da Comunidade, impressa, a azul a fim de constituir o tramo de fundo da carta:

tarjeta de cualificación del conductor  
 карта за квалификация на водача  
 Osvědčení profesní způsobilosti řidiče  
 chaufføruddannelsesbevis  
 Fahrerqualifizierungsnachweis  
 juhi ametipädevuse kaart  
 δελτίο επιμόρφωσης οδηγού  
 driver qualification card  
 carte de qualification de conducteur  
 cárta cáilíochta tiomána  
 carta di qualificazione del conducente  
 vadītāja kvalifikācijas apliecība  
 vairuotojo kvalifikacinė kortelė  
 gépjárművezetői képesítési igazolvány  
 karta ta' kwalifikazzjoni tas-sewwieq  
 kwalificatiekaart bestuurder  
 karta kwalifikacji kierowcy  
 carta de qualificação do motorista  
 Cartela de pregătire profesională a conducătorului auto

preukaz o kvalifikácii vodiča  
kartica o usposobljenosti voznika  
kuljettajan ammatipätevyyskortti  
yrkeskompetensbevis för förare

f) Cores de referência:

- i) azul: pantone Reflex Blue;
- ii) amarelo: pantone Yellow;

A página 2 contém:

a):

9 — As (sub)categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua;

10 — O código comunitário «95 — Motorista titular de um CAM que satisfaz a obrigação de aptidão profissional prevista no artigo 3.º até (por exemplo: 95.01.01. 2012)», previsto no artigo 10.º da Directiva n.º 2003/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho;

11 — Um espaço reservado para a eventual inscrição das menções indispensáveis à gestão ou relativas à segurança rodoviária (menção facultativa). No caso de a menção dizer respeito a uma rubrica definida no presente anexo, essa menção deve ser precedida do número da rubrica correspondente;

b) Uma explicação das rubricas numeradas que surgem nas faces 1 e 2 da carta [pelo menos as rubricas 1, 2, 3, 4a), 4b), 4c), 5a), 5b) e 10].

3 — Segurança, incluindo a protecção de dados. — Os diferentes elementos constitutivos da carta destinam-se a excluir qualquer falsificação ou manipulação e a detectar qualquer tentativa deste tipo.

O nível de segurança da carta é, pelo menos, comparável ao nível de segurança da carta de condução.

4 — Disposições específicas. — Após consulta à Comissão, podem ser acrescentadas cores ou marcações, tais como códigos de barras, símbolos nacionais e elementos de segurança, sem prejuízo das outras disposições do presente anexo.

No âmbito do reconhecimento mútuo das cartas, o código de barras não pode conter informações para além das que constam já de forma legível na carta de qualificação e de formação do motorista ou que são indispensáveis para o processo de emissão da carta.

**Modelo de carta de qualificação de motorista**

Face 1

	CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA		REPÚBLICA PORTUGUESA
	1.	2.	3.
6. FOTO	4a.	4b.	(4d.)
	4c.	5b.	
	5a.	7.	(8.)
	9.		

Face 2

11.	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

**Portaria n.º 567/2009**

de 27 de Maio

A Portaria n.º 1473-B/2008, de 17 de Dezembro, rectificada pela Declaração de Rectificação n.º 16-A/2009, de 13 de Fevereiro, aprovou as taxas devidas pela emissão das declarações comprovativas dos direitos, pelo exercício da actividade de fornecedor de redes e serviços de comunicações electrónicas, pela atribuição de direitos de utilização de frequências e de números, pela utilização do espectro radioeléctrico e demais taxas devidas ao ICP — Autoridade Nacional de Comunicações (ICP — ANACOM).

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 53/2009, de 2 de Março, as taxas aplicáveis ao exercício da actividade de amador carecem de ser adequadas ao disposto naquele diploma, completando-se, assim, a pretendida e necessária actualização e simplificação do regime de utilização do serviço de amador de radiocomunicações operada por aquele decreto-lei.

Acresce que o Decreto-Lei n.º 63/2009, de 10 de Março, procedeu entretanto à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 177/99, de 21 de Maio, que regula o regime de acesso e de exercício da actividade de prestador de serviços de áudio-texto, estendendo o respectivo regime jurídico aos serviços de valor acrescentado baseados no envio de mensagem.

Importa, assim, proceder à alteração da referida Portaria n.º 1473-B/2008, de modo a reflectir as modificações operadas, quer pelo Decreto-Lei n.º 53/2009, quer pelo Decreto-Lei n.º 63/2009, ambos os diplomas acima referenciados.

Assim, nos termos do disposto nos n.ºs 1, 4 e 6 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 53/2009, de 2 de Março, e no n.º 7 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 151-A/2000, de 20 de Julho, bem como nos termos do disposto no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 177/99, de 21 de Maio, na redacção dada pela Lei n.º 95/2001, de 20 de Agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 63/2009, de 10 de Março:

Manda o Governo, pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o seguinte:

1.º

O disposto nas alíneas e) e h) do n.º 1.º da Portaria n.º 1473-B/2008, de 17 de Dezembro, passa a ter a seguinte redacção:

«1.º

- a) .....
- b) .....