

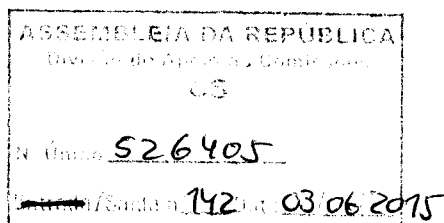
**Exmo. Senhor
Deputado Pedro Pinto
Presidente da Comissão de Economia e
Obras Públicas**

Of. n.º 142/9.ª/COM/2015

Assunto: Envio de Parecer sobre a Petição n.º 490/XII/4.ª.

Para os devidos efeitos, junto remeto a Vossa Excelência o Parecer relativo à Petição n.º 490/XII/4.ª, da iniciativa da ANTRAL – Associação Nacional dos Trabalhadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros - «Pedem a interdição da instalação e funcionamento da empresa «UBER» em Portugal e a reapreciação do regime legal do transporte de doentes não urgentes», cujos Considerandos e Conclusões foram aprovados com os votos a favor do PSD, PS, CDS-PP e BE e a abstenção do PCP, verificando-se a ausência do PEV, na reunião desta Comissão de 03 de junho de 2015.

Com os meus melhores cumprimentos, e a estima pessoal
da



A PRESIDENTE DA COMISSÃO


(Maria Antónia de Almeida Santos)



Comissão

Parecer

Petição n.º 490/XII/4.ª

1º Peticionário: ANTRAL –
Associação Nacional dos
Transportadores Rodoviários
em Automóveis Ligeiros

N.º de assinaturas: 5.862

Autor do Parecer:

Deputado Paulo Almeida

Assunto: Pedem a interdição de instalação e funcionamento da empresa "UBER" em Portugal e a reapreciação do Regime Legal de Transporte de Doentes não Urgentes.

I – Nota Prévia

A presente petição, da iniciativa da ANTRAL - Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros, subscrita por 5.862 cidadãos validados, foi admitida a 26 de Março de 2015 tendo sido, no dia seguinte, remetida à Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas para apreciação e elaboração do respectivo Relatório Final. No passado dia 09 de Abril, o Senhor Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas enviou um pedido de Parecer à Comissão Parlamentar de Saúde, relativo à segunda parte da presente Petição, por ser esta a Comissão competente em razão da matéria.

II – Objecto da Petição

Os peticionários pretendem com esta iniciativa, por um lado, a interdição de instalação e funcionamento da empresa “UBER” em Portugal e, por outro lado, a reapreciação do Regime Legal de Transporte de Doentes não Urgentes. Como já se referiu, o presente Parecer incide somente nesta segunda questão, por ser a que cabe no âmbito da Comissão Parlamentar de Saúde.

No que diz respeito ao Transporte de Doentes não Urgentes, o texto da petição refere que *“os profissionais e cidadãos abaixo subscritores da presente petição não entendem o porquê da criação de um regime especial para transporte de doentes não urgentes e simples utentes do Serviço Nacional de Saúde que os exclui liminarmente.”*

Alegam os peticionários que *“durante anos foram estes profissionais que asseguraram o transporte das populações carenciadas tendo sido a muleta do Estado nas localidades mais distantes dos centros urbanos.”*



Comissão

Reconhecendo que “(...) a revisão do serviço de transporte do Serviço Nacional de Saúde (...)” se impôs “(...) por razões de redução de custos (...)”, os subscritores da Petição entendem que “(...) quem utilizava os serviços de táxi sentia a comodidade e uma particular atenção essencial que evitava tempos de espera insustentáveis, para além de ser mais barato.”

Assim, entendem os peticionários estar justificada uma “(...) imediata recomendação ao Governo (...)” no sentido de:

“(...) b) Em simultâneo, promover a reabertura do processo de enquadramento do transporte de doentes não urgentes e de simples utentes, do Serviço Nacional de Saúde, de forma a clarificar que o serviço em causa não pode ser apropriado por qualquer corporação ou profissão mas, ser efectuado no âmbito da actividade comum de transporte de pessoas, de forma a ir ao encontro do desejo dos utentes e contribuir para reduzir a factura deste serviço, quando requerido através do Serviço Nacional de Saúde.”

III – Análise da Petição

Esta petição, que deu entrada a 26 de Março de 2015, foi admitida e distribuída, no dia seguinte, à Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas. No dia 09 de Abril, foi pedido um Parecer à Comissão Parlamentar de Saúde, relativo à segunda parte da presente Petição, por ser esta a Comissão competente em razão da matéria.

De acordo com a Nota de Admissibilidade elaborada pelos serviços competentes da Assembleia da República, o objecto da petição “está especificado, sendo o texto inteligível, o signatário colectivo está identificado, bem como o respectivo domicílio, e estão preenchidos os requisitos formais e de tramitação constantes dos artigos 9º e 17º da Lei nº 43/90, de 10 de Agosto (Lei do Exercício do Direito de Petição), na redacção dada pelas Leis nº 6/93, de 1 de Março, nº 15/2003, de 4 de Junho e nº 45/2007, de 24 de Agosto”.

Comissão

Em conformidade com o disposto no nº 1 do artigo 21º, na alínea a) do nº 1 do artigo 24º e na alínea a) do nº 1 do artigo 26º do mesmo diploma, e tendo em conta o número de assinaturas que reúne, é obrigatória a audição dos peticionários e a sua discussão em Sessão Plenária da Assembleia da República, bem como a sua publicação na íntegra no Diário da Assembleia da República.

IV – Diligências efectuadas

1 – Audição dos peticionários

A audição dos peticionários, promovida pela Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas, realizou-se às 10h30 do dia 21 de Abril de 2015, tendo estado presentes o Senhor Deputado Bruno Inácio, do PSD e Relator da Petição, o Senhor Deputado Bruno Dias, do PCP, e uma delegação da ANTRAL composta por 6 membros da direcção, a saber: Florêncio Plácido de Almeida (Presidente), José Faria Monteiro (Vice-Presidente), José Domingos (Vogal), Manuel Gaspar (Vogal), Henrique Santos (Vogal) e Abel Marques (Secretário-Geral).

A audição foi, quase na totalidade, dedicada ao funcionamento da empresa “UBER” em Portugal. No que diz respeito ao transporte não urgente de doentes, matéria da competência desta Comissão, os peticionários afirmaram apenas entender que o Governo não está a fazer o que seria correcto, diligenciando somente no sentido de *“financiar os bombeiros”*. Entendem que *“o Governo não tem legitimidade para atribuir a uma corporação dezenas de milhões de euros por ano, sem que haja um concurso público”*. Afirmaram que, nos países da Europa que conhecem, este tipo de transportes é sujeito a concursos públicos, que em Portugal também tem de ser e que, ao existirem concursos públicos, os bombeiros, por serem subsidiados pelo Governo, não teriam legitimidade para fazer este transporte de doentes. Mais ainda, alegam os peticionários que, de acordo com a interpretação que fazem da legislação em vigor, ao dependerem de financiamento do Governo, os bombeiros não teriam, sequer, legitimidade para se candidatar aos concursos públicos.



Comissão

A ANTRAL manifestou a intenção de interpor uma providência cautelar, recorrendo aos tribunais contra o Governo, uma vez que a situação actual, segundo afirmaram, “*encostou centenas de táxis em Portugal*”, cujo trabalho no transporte de doentes não urgentes se situava numa taxa de 90 a 95% e que agora “*ficaram sem ter o que fazer*”.

Assim, a ANTRAL entende que o Governo está a proteger os bombeiros de forma ilegal e manifestam-se surpreendidos pelo facto dos bombeiros poderem transportar, também, os acompanhantes dos doentes não urgentes que, segundo afirmam, “*vem uma carrinha de 8 lugares para Lisboa, com 1 doente e 7 acompanhantes que vêm para as compras*”.

2 - Enquadramento do transporte não urgente de doentes

Para uma correcta análise do transporte não urgente de doentes, o Deputado autor do presente Parecer entende ser importante fazer, de forma sucinta, o seguinte enquadramento:

- O nº 2 da Base XXIII da Lei nº 48/90, de 24 de Agosto, Lei de Bases da Saúde, ao determinar que o transporte de doentes se inclui nas actividades sujeitas a regras próprias e à disciplina e inspecção do Ministério da Saúde e, sendo caso disso, dos outros ministérios competentes, teve como consequência a publicação do Decreto-Lei nº 38/92 de 28 de Março, que veio estabelecer as normas básicas de enquadramento da actividade de transporte de doentes, efectuado por via terrestre, como actividade complementar da prestação de cuidados de saúde. Segundo o nº 2 do artigo 6º deste Decreto-Lei “*as características específicas dos veículos que podem efectuar o transporte de doentes serão fixadas por portaria conjunta dos Ministros da Administração Interna e da Saúde*”.
- Assim, foi publicada a Portaria nº 439/93 de 27 de Abril, que aprovou o Regulamento do Transporte de Doentes e que, para além de determinar o procedimento de concessão de alvarás, veio definir, também, os tipos,

Comissão

características e equipamento das ambulâncias, bem como os requisitos dos seus tripulantes.

- A Portaria acima referida tem vindo, ao longo dos anos, a sofrer alterações. A saber:
 - ✓ Portaria nº 1147/2001 de 28 de Setembro;
 - ✓ Portaria nº 1301-A/2002 de 28 de Setembro;
 - ✓ Portaria nº 402/2007 de 10 de Abril;
 - ✓ Portaria nº 142-A/2012 de 15 de Maio;
 - ✓ e, finalmente, Portaria nº 260/2014 de 15 de Dezembro.

- Ora, a Portaria nº 260/2014 de 15 de Dezembro veio estabelecer novas regras relativas ao exercício da actividade de transporte de doentes emergentes, urgentes e não urgentes, adoptando as regras da norma europeia EN 1789 relativa às ambulâncias, e regulamentando a utilização de veículos que permitem o transporte de doentes não urgentes – Veículos Dedicados ao Transporte de Doentes (VDTD). São, também, actualizadas e uniformizadas, de acordo com a legislação europeia, as características de todos estes veículos, são actualizadas as competências exigidas às suas tripulações e, no que respeita à fiscalização, é reforçada a competência do Instituto Nacional de Emergência Médica, I.P. (INEM). No que diz respeito à matéria que preocupa os petionários, deste novo Regulamento do Transporte de Doentes, destacamos:
 - ✓ A alínea e) do artigo 2º da Portaria acima referida define o VDTD como *“veículo ligeiro, destinado ao transporte de doentes cuja situação clínica não impõe, previsivelmente, a necessidade de cuidados de saúde durante o transporte”*;

 - ✓ O artigo 4º determina que o VDTD se destina *“ao transporte em banco(s) ou cadeira(s) de rodas, de um ou mais doentes e seus acompanhantes cuja situação clínica não impõe, previsivelmente, a necessidade de cuidados de saúde durante o transporte”*, que estes

Comissão

VDTD “têm de estar afectos exclusivamente à actividade de transporte de doentes”, exceptuando-se “as situações de afectação de ambulâncias a actividades realizadas pela Cruz Vermelha Portuguesa e pelos Corpos de Bombeiros no âmbito do Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro”;

- ✓ No nº 3 do artigo 6º estabelece-se que “sem prejuízo das isenções estabelecidas por lei, o exercício da actividade de transporte de doentes não urgentes depende de autorização e só pode ser iniciado após a concessão do respectivo alvará”;
- ✓ Nos artigos 24º e 25º são determinadas as especificações e requisitos técnicos dos VDTD, bem como as suas características de identificação;
- ✓ A alínea d) do nº 1 do artigo 38º estabelece que “a tripulação do VDTD é constituída por um elemento, simultaneamente condutor, com formação mínima em Suporte Básico de Vida”;
- ✓ No artigo 41º especifica-se qual o fardamento obrigatório na actividade de transporte de doentes não urgentes;
- ✓ E, no artigo 52º, é determinada a alteração do Regime de Veículo de Transporte Simples de Doentes, nos seguintes termos:

“1. As entidades com pedidos de alvará para transporte de doentes como Veículo de Transporte Simples de Doentes (VTSD), no âmbito da Portaria nº 142-A/2012, de 15 de Maio, podem manter os pedidos com vista à obtenção de alvará para transporte de doentes sem encargos adicionais, devendo comprovar o cumprimento de todos os requisitos exigidos no actual regulamento.

2. As vistorias efectuadas como VTSD perdem a validade, podendo ser efectuada nova vistoria com vista a VDTD sem encargos adicionais.

Comissão

3. *Existindo processos iniciados para concessão de alvará de transporte de doentes em VTSD e para concessão de certificados de vistoria de VTSD relativamente aos quais o requerente pretenda prescindir do previsto nos pontos anteriores, deve ser determinado o seu cancelamento, procedendo-se à devolução, a título excepcional, da taxa cobrada”.*

V – Opinião do Deputado autor do Parecer

O Deputado autor do presente Parecer reserva a sua opinião sobre a matéria em apreço para a discussão em Sessão Plenária.


Nestes termos, a Comissão Parlamentar de Saúde adota o seguinte:

VI - Parecer

O presente Parecer, ao qual é anexada a Portaria nº 260/2014 de 15 de Dezembro, deverá ser enviado à Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas.

Palácio de São Bento, 27 de Maio de 2015.

O Deputado autor do Parecer



(Paulo Almeida)

A Presidente da Comissão



(Maria Antónia de Almeida Santos)

Artigo 26.º

Norma supletiva

Em tudo o que não estiver especialmente previsto na presente portaria aplicam-se as disposições do Decreto-Lei n.º 18/2010, de 19 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 214/2012, de 28 de setembro, e pelo Decreto-Lei n.º 134/2014, de 8 de setembro.

Artigo 27.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

A Ministra de Estado e das Finanças, *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque*, em 3 de dezembro de 2014. — O Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros, *Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete*, em 4 de dezembro de 2014.

ANEXO

(referido no Artigo 19.º)

	Bolsa de Estágio (índice a aplicar ao IAS)
1	África do Sul 3,87
2	Alemanha 4,26
3	Angola 4,92
4	Arábia Saudita 4,21
5	Argélia 4,10
6	Argentina 3,97
7	Austrália 4,44
8	Áustria 4,54
9	Bélgica 4,51
10	Brasil 4,58
11	Bulgária 3,97
12	Cabo Verde 4,16
13	Canadá 4,49
14	Chile 4,09
15	China 4,59
16	China (Macau) 4,20
17	Chipre 4,04
18	Colômbia 4,14
19	Coreia do Sul 4,66
20	Croácia 4,38
21	Cuba 4,21
22	Dinamarca 4,77
23	Egito 3,96
24	Emiratos Árabes Unidos 4,50
25	Eslováquia 4,15
26	Espanha 4,40
27	Etiópia 4,16
28	Finlândia 4,55
29	França 4,66
30	Grécia 4,14
31	Guiné 4,34
32	Holanda 4,42
33	Hungria 4,02
34	Índia 4,10
35	Indonésia 4,03
36	Inglaterra 5,06

	Bolsa de Estágio (índice a aplicar ao IAS)
37	Irão 4,43
38	Irlanda 4,36
39	Israel 4,49
40	Itália 4,54
41	Japão 4,97
42	Libia 3,94
43	Luxemburgo 4,47
44	Marrocos 3,97
45	México 4,26
46	Moçambique 4,37
47	Namíbia 3,90
48	Nigéria 4,53
49	Noruega 4,74
50	Palestina 4,49
51	Paquistão 3,97
52	Peru 4,26
53	Polónia 4,08
54	Portugal 1,65
55	Qatar 4,64
56	Rep. Checa 4,19
57	Rep. Dem. do Congo 4,44
58	Roménia 3,81
59	Rússia 4,81
60	São Tomé 4,38
61	Senegal 4,45
62	Sérvia 4,29
63	Singapura 4,72
64	Suécia 4,61
65	Suíça 5,14
66	Tailândia 4,18
67	Timor 4,30
68	Tunísia 3,82
69	Turquia 4,13
70	Ucrânia 4,16
71	Uruguai 4,29
72	USA 4,61
73	Venezuela 5,56
74	Zimbabué 4,34

MINISTÉRIOS DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA E DA SAÚDE

Portaria n.º 260/2014

de 15 de dezembro

O Decreto-Lei n.º 38/92, de 28 de março, na sequência do disposto no n.º 2 da Base XXIII da Lei n.º 48/90, de 24 de agosto, estabeleceu as normas básicas de enquadramento da atividade de transporte de doentes, efetuado por via terrestre, como atividade complementar da prestação de cuidados de saúde.

No desenvolvimento dessas normas e, concretamente, em execução do disposto no n.º 2 do artigo 6.º daquele Decreto-Lei, a Portaria n.º 439/93, de 27 de abril, aprovou o Regulamento do Transporte de Doentes, o qual, para além do procedimento de concessão de alvarás, definiu

os tipos, características e equipamento das ambulâncias, bem como os requisitos dos seus tripulantes.

Este regulamento foi reformulado pela Portaria n.º 1147/2001, de 28 de setembro.

A necessidade de atualização contínua do Regulamento do Transporte de Doentes conduziu a três alterações significativas de regime, operadas pela Portaria n.º 1301-A/2002, de 28 de setembro, pela Portaria n.º 402/2007, de 10 de abril, e pela Portaria n.º 142-A/2012, de 15 de maio.

Tendo em conta o seu impacto no Sistema de Saúde, toma-se premente rever de forma global o Regulamento do Transporte de Doentes, definindo-se novas regras, consentâneas com a necessidade de disciplinar, em concreto, e de forma distinta, o exercício da atividade de transporte de doentes urgentes e emergentes, por um lado, e por outro, o exercício da atividade de transporte de doentes não urgentes.

No mesmo contexto, adotam-se as regras constantes da norma europeia EN 1789 (relativa aos veículos de transporte sanitário e respetivos equipamentos -ambulâncias) que define e caracteriza os diversos tipos de ambulâncias, e regulamenta-se a utilização de veículos que permitem o transporte de doentes não urgentes— Veículos Dedicados ao Transporte de Doentes (VDTD).

Define-se, também, um mecanismo que permite manter a atualização e uniformização das características gerais, técnicas e sanitárias tanto dos veículos que transportam doentes urgentes e emergentes, como daqueles que transportam doentes não urgentes, respeitando a legislação europeia, bem como as especificações conhecidas hoje sobre a matéria.

Do mesmo modo, considerando o desenvolvimento verificado no domínio das competências exigíveis às tripulações dos veículos de transporte de doentes, entende-se igualmente imprescindível adequar o presente Regulamento à evolução e atualização dos cursos de formação específicos para o exercício desta atividade.

Por fim, importa melhor definir a competência do Instituto Nacional de Emergência Médica no que respeita à fiscalização da atividade de transporte de doentes, impondo e clarificando procedimentos que permitam assegurar o cumprimento do disposto no Regulamento do Transporte de Doentes, quer por entidades públicas, quer por entidades privadas.

Neste termos:

Ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 6.º e no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 38/92, de 28 de março, e tendo em conta o disposto na Lei n.º 12/97, de 21 de maio, manda o Governo, pela Ministra da Administração Interna e pelo Ministro da Saúde, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

É aprovado o Regulamento do Transporte de Doentes, anexo a esta Portaria e da qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Disposição transitória

As ambulâncias com licença válida à data de entrada em vigor do presente diploma devem ser adaptadas e reclassificadas, no prazo de vinte e quatro meses, às disposições do Regulamento, nomeadamente no que se refere às ca-

racterísticas gerais, técnicas e sanitárias, e ao equipamento da célula sanitária.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

A Ministra da Administração Interna, *Anabela Maria Pinto de Miranda Rodrigues*, em 10 de dezembro de 2014. — O Ministro da Saúde, *Paulo José de Ribeiro Moita de Macedo*, em 28 de novembro de 2014.

REGULAMENTO DO TRANSPORTE DE DOENTES

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Âmbito

O presente Regulamento aplica-se ao transporte de doentes urgentes e emergentes, e ao transporte de doentes não urgentes, efetuado por via terrestre.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente Regulamento entende-se por:

a) «Doente»: pessoa que, no âmbito da prestação de cuidados de saúde, requer, durante o transporte, recursos humanos, veículo e equipamento adequados ao seu estado ou condição;

b) «Doente emergente»: doente que apresenta situação clínica com risco instalado, ou iminente, de falência de funções vitais;

c) «Doente urgente»: doente que apresenta situação clínica com potencial de falência de funções vitais;

d) «Ambulância»: veículo tripulado por, no mínimo, dois elementos habilitados para a prestação de cuidados, e destinado ao transporte de, pelo menos, um doente em maca;

e) «Veículo dedicado ao transporte de doentes» (VDTD): veículo ligeiro, destinado ao transporte de doentes cuja situação clínica não impõe, previsivelmente, a necessidade de cuidados de saúde durante o transporte.

Artigo 3.º

Tipos de ambulâncias

1. As ambulâncias podem ser dos seguintes tipos:

a) Tipo A: ambulância de transporte de doentes— é uma ambulância concebida e equipada para o transporte de doentes cuja situação clínica não faz prever risco instalado, ou iminente, de falência de funções vitais, que podem ser dos seguintes tipos:

i) Tipo A1: ambulância de transporte individual— destinada ao transporte de um doente em maca, banco ou cadeira de rodas, e de um acompanhante;

ii) Tipo A2: ambulância de transporte múltiplo— destinada ao transporte de um ou mais doentes em maca (s),

banco (s) e/ou cadeira (s) de rodas, e do (s) seu (s) acompanhante (s).

b) Tipo B: ambulância de emergência — é uma ambulância concebida e equipada para o transporte e prestação de cuidados de emergência médica a doentes urgentes e emergentes;

c) Tipo C: ambulância de cuidados intensivos — é uma ambulância concebida e equipada para o transporte não urgente com prestação de cuidados de suporte avançado de vida a doentes cuja sobrevivência, por disfunção ou falência profunda de um ou mais órgãos ou sistemas, depende de meios avançados de monitorização e terapêutica.

2. As características das viaturas, o número e formação dos respetivos tripulantes, bem como o equipamento que utilizam, variam em função da classificação prevista no n.º 1.

3. As ambulâncias têm de estar afetas exclusivamente à atividade de transporte de doentes.

4. Excetuam-se do disposto no número anterior as situações de afetação de ambulâncias a atividades realizadas pela Cruz Vermelha Portuguesa e pelos Corpos de Bombeiros no âmbito do Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro.

5. As Ambulâncias de emergência têm de estar afetas exclusivamente à atividade de transporte de doentes urgentes e emergentes.

6. As ambulâncias do Tipo B podem atuar como ambulâncias do Tipo C, desde que estejam dotadas dos recursos humanos e meios técnicos necessários para o efeito.

Artigo 4.º

Veículo dedicado ao transporte de doentes

1. O veículo dedicado ao transporte de doentes (VDTD) destina-se ao transporte em banco (s) ou cadeira (s) de rodas, de um ou mais doentes e seus acompanhantes cuja situação clínica não impõe, previsivelmente, a necessidade de cuidados de saúde durante o transporte.

2. Os VDTD têm de estar afetos exclusivamente à atividade de transporte de doentes.

3. Excetuam-se do disposto no número anterior as situações de afetação de ambulâncias a atividades realizadas pela Cruz Vermelha Portuguesa e pelos Corpos de Bombeiros no âmbito do Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro.

Artigo 5.º

Veículos utilizados na atividade de transporte de doentes

1. Na atividade de transporte de doentes urgentes e emergentes só podem ser utilizadas ambulâncias do Tipo B.

2. Na atividade de transporte de doentes não urgentes só podem ser utilizados os seguintes tipos de veículos:

- a) Ambulâncias do Tipo A e do Tipo C;
- b) Veículos dedicados ao transporte de doentes (VDTD).

3. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, pode haver recurso a outro tipo de transporte, com parecer clínico devidamente fundamentado e mediante autorização especial dos órgãos de gestão dos estabelecimentos do Serviço Nacional de Saúde requisitantes.

Artigo 6.º

Exercício da atividade de transporte de doentes

1. Compete ao Instituto Nacional de Emergência Médica, I.P. (INEM) no âmbito das suas atribuições e do presente regulamento:

a) Desenvolver as ações com vista à aplicação dos critérios e requisitos necessários ao exercício da atividade de transporte de doentes, incluindo os dos respetivos veículos;

b) Proceder ao licenciamento da atividade de transporte de doentes e dos veículos a ela afetos;

c) Fiscalizar a atividade de transporte de doentes, sem prejuízo da competência sancionatória atribuída a outros organismos;

d) Definir e publicar os programas, conteúdos e duração dos cursos de formação exigidos aos tripulantes de ambulâncias e VDTD;

e) Definir o equipamento mínimo de cada tipo de ambulância e VDTD, bem como o conteúdo dos respetivos conjuntos portáteis de que dispõe e propor a sua publicação, por despacho do membro do governo responsável pela área da saúde.

2. A atividade de transporte de doentes urgentes e emergentes está reservada ao INEM e às entidades por ele reconhecidas, nos termos da lei, que constituam Postos de Emergência Médica (PEM) ou Postos Reserva (PR), no âmbito de protocolo celebrado com essa finalidade.

3. Sem prejuízo das isenções estabelecidas por lei, o exercício da atividade de transporte de doentes não urgentes depende de autorização e só pode ser iniciado após a concessão do respetivo alvará.

CAPÍTULO II

Transporte de doentes urgentes e emergentes

Artigo 7.º

Coordenação da atividade

O transporte de doentes urgentes e emergentes realiza-se na dependência direta do Centro de Orientação de Doentes Urgentes (CODU) do INEM, no âmbito do Sistema Integrado de Emergência Médica.

Artigo 8.º

Ambulância de Emergência Médica do INEM

1. A Ambulância de Emergência Médica (AEM) do INEM é uma ambulância do Tipo B, destinada à estabilização e transporte de doentes urgentes e emergentes, e que atua na dependência direta do INEM.

2. A sua tripulação:

a) É composta por, pelo menos, dois profissionais de emergência (técnicos de emergência, enfermeiros, e/ou médicos) com formação adequada ao tipo de suporte e cuidados de emergência médica necessários;

b) Possui capacidade para aplicação de medidas de Suporte Básico de Vida (SBV), Suporte Imediato de Vida (SIV) e Suporte Avançado de Vida (SAV), através de profissionais com formação específica e atuação protocolada, sob controlo médico e supervisão clínica da estrutura profissional do INEM.

Artigo 9.º

Ambulância de Emergência Médica em Posto de Emergência Médica e em Posto de Reserva

1. A atividade de transporte de doentes urgentes e emergentes pode ser realizada por entidades com as quais o INEM tenha celebrado protocolo específico para o efeito, em estrita obediência aos termos acordados, assim se constituindo em:

a) Postos de Emergência Médica (PEM): que operam com recurso a ambulâncias do Tipo B, propriedade do INEM, e cedidas às entidades que celebraram o referido acordo;

b) Postos de Reserva (PR): que operam com recurso a ambulâncias do Tipo B, propriedade das entidades que celebraram o referido acordo.

2. Cabe ao INEM garantir a realização das ações de formação necessárias ao exercício da atividade de transporte de doentes urgentes e emergentes, por parte dos tripulantes das ambulâncias dos postos PEM e PR, podendo recorrer a entidades formadoras certificadas para o efeito.

Artigo 10.º

Auditorias

1. Compete ao INEM, no âmbito do procedimento de monitorização do cumprimento dos protocolos celebrados, a realização de auditorias às entidades envolvidas, nomeadamente no que respeita a:

a) Cumprimento dos requisitos legais inerentes ao exercício da atividade;

b) Qualificação e desempenho técnicos.

2. Os resultados das auditorias referidas no número anterior são comunicados às entidades tutelares competentes, com vista à correção de eventuais irregularidades detetadas, em prazo útil estabelecido para o efeito pelo INEM.

CAPÍTULO III

Transporte de doentes não urgentes

Artigo 11.º

Autorização

1. O exercício da atividade de transporte de doentes não urgentes depende de autorização do Ministério da Saúde, nos termos do Decreto-Lei n.º 38/92, de 28 de março, mediante a concessão de alvará, sem prejuízo das isenções estabelecidas por lei.

2. Compete ao INEM a instrução e a decisão dos processos de concessão de alvará e de vistoria, bem como a emissão dos respetivos certificados.

3. Excetua-se do disposto no n.º 1, o exercício da atividade de transporte de doentes, realizada pelas entidades integradas no serviço nacional de saúde aos respetivos utentes, utilizando meios de transporte próprios.

4. O disposto no número anterior não isenta as entidades aí referidas do cumprimento das restantes normas consagradas no presente regulamento.

Artigo 12.º

Requisitos

As entidades transportadoras de doentes não urgentes, cujo exercício de atividade depende da concessão de alvará, devem observar os seguintes requisitos:

1. Devem ser pessoas coletivas com:

a) Sede em território nacional;

b) Capacidade financeira necessária para assegurar o exercício da atividade;

c) Capital social mínimo 5 000 euros;

d) A atividade de transporte de doentes como objeto social.

2. Devem, no exercício da respetiva atividade, assegurar:

a) A existência de instalações para o funcionamento administrativo, atendimento e acolhimento do público, em pelo menos um espaço físico;

b) O suporte administrativo adequado, independentemente da área geográfica de proveniência do doente, nomeadamente através de tecnologias de informação;

c) A existência e adequação de instalações destinadas ao estacionamento das ambulâncias e VDTD;

d) A correta desinfecção e lavagem dos veículos, por meios próprios ou através da contratação de serviços externos;

e) O atendimento permanente dos serviços de transporte;

f) A existência de espaço físico adequado para permanência das tripulações;

g) A existência de um regulamento de fardamento;

h) A existência de um responsável pela frota;

i) A existência de um seguro de responsabilidade de exploração de atividade.

Artigo 13.º

Concessão de alvará

1. Para requerer a concessão de alvará deve ser remetido ao INEM o requerimento em modelo definido para o efeito, devidamente preenchido.

2. O requerimento deve ser acompanhado de documentação comprovativa do cumprimento dos requisitos do artigo 12.º, nomeadamente:

a) Certidão do instrumento de constituição de pessoa coletiva e certidão comprovativa dos necessários registos;

b) Certidão comprovativa da regularização da situação perante a Administração Fiscal e a Segurança Social;

c) Certificado de registo criminal e comercial, e cópia do documento de identificação referentes aos indivíduos encarregues da administração, direção ou gerência social;

d) Certificado de registo criminal e cópia do documento de identificação referentes ao responsável pela frota;

e) Regulamento de fardamento;

f) Documentação que comprove capacidade de cumprir os requisitos relativos às instalações e aos serviços.

3. No caso de o requerimento conter omissões ou deficiências suscetíveis de suprimento ou correção, ou quando se verificarem falhas relativas aos documentos instrutórios que não possam ser oficiosamente supridas, o requerente é notificado para efetuar as correções necessárias ou apre-

sentar os documentos em falta, sob pena de indeferimento do pedido, dentro de um prazo fixado pelo INEM, que não pode ser inferior a 15 dias úteis.

4. Quando se verifique a existência de coima por pagar, aplicada pelo INEM, por decisão tornada definitiva, o regime previsto no número anterior é igualmente aplicável sempre que o requerente não tenha apresentado documento comprovativo do pagamento da coima.

5. Para a tomada da decisão sobre o pedido, o INEM dispõe do prazo de 60 dias úteis, a contar da receção do pedido ou dos elementos solicitados referidos no n.º 3.

6. A decisão final é notificada ao interessado no prazo máximo de quinze dias úteis e precedida de audiência do interessado, nos termos previstos no Código do Procedimento Administrativo.

7. Decorrido o prazo previsto no n.º 5 sem que tenha sido proferida decisão final, o pedido considera-se tacitamente deferido, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

8. O pagamento das coimas em dívida é condição de eficácia do deferimento do pedido.

9. Após autorização do requerimento, a entidade dispõe de um prazo máximo de um ano para:

- a) Demonstrar o cumprimento dos requisitos previstos no artigo anterior;
- b) Efetuar o registo da entidade, dos tripulantes, da frota e do responsável de frota;
- c) Certificar e licenciar os veículos utilizados na atividade do transporte de doentes.

Artigo 14.º

Alvará

1. O alvará é emitido após conclusão, com êxito, do processo para concessão e é válido por um período de cinco anos após a data da sua emissão.

2. As entidades detentoras de alvará devem manter permanentemente atualizado, perante o INEM, o registo e a documentação da entidade, dos tripulantes, da frota e do responsável pela frota.

3. Os registos identificados no número anterior devem existir, fisicamente, arquivados na sede da entidade.

4. As entidades detentoras de alvará devem assegurar permanentemente o cumprimento dos requisitos previstos no Artigo 12.º.

Artigo 15.º

Revalidação do alvará

1. A revalidação do alvará deve ser requerida até sessenta dias antes do termo do prazo, sob pena de caducidade.

2. Para requerer a revalidação de alvará deve ser remetido ao INEM o requerimento em modelo definido para o efeito, devidamente preenchido.

3. Na entrega do requerimento a entidade deve obrigatoriamente garantir a atualização dos registos e da documentação, da entidade, dos tripulantes, da frota e das instalações.

4. O processo de revalidação pressupõe uma auditoria, para verificação do cumprimento do disposto no presente regulamento.

5. O INEM deve decidir o pedido de revalidação no prazo de sessenta dias, sob pena de este ser considerado tacitamente deferido.

6. O pagamento das coimas em dívida, aplicadas pelo INEM, por decisão tornada definitiva, é condição de eficácia do deferimento do pedido de revalidação.

7. No caso de o requerimento conter omissões ou deficiências suscetíveis de suprimento ou correção, ou quando se verifiquem falhas relativas aos documentos instrutórios que não possam ser officiosamente supridas, o requerente é notificado para efetuar as correções necessárias ou apresentar os documentos em falta, sob pena de indeferimento do pedido, dentro de um prazo fixado pelo INEM, que não pode ser inferior a 15 dias úteis.

8. Quando se verifique a existência de coima por pagar, aplicada pelo INEM, por decisão tornada definitiva, o regime previsto no número anterior é igualmente aplicável quando o requerente não tenha apresentado documento comprovativo da coima.

Artigo 16.º

Responsável pela frota

1. As entidades que exerçam a atividade de transporte de doentes devem nomear um responsável pela frota.

2. Podem desempenhar a função de responsável pela frota, pessoas que exerçam atividade na entidade e que satisfaçam uma das seguintes condições:

- a) Experiência prática de pelo menos três anos em gestão de frota, caso a entidade disponha apenas de VDTD;
- b) Experiência prática de pelo menos três anos em gestão de frota e ser tripulante de ambulância de socorro, caso a entidade disponha de ambulâncias do Tipo A;
- c) Experiência prática de pelo menos três anos em gestão de frota e ser Médico ou Enfermeiro, caso a entidade disponha de ambulâncias do Tipo C.

3. São funções do responsável pela frota:

- a) Assegurar o cumprimento dos requisitos técnicos das ambulâncias e/ou VDTD;
- b) Assegurar a elaboração, e publicação, de uma escala de serviço, de forma a assegurar em permanência os pedidos de transporte;
- c) Assegurar, em permanência, a disponibilização de qualquer informação solicitada pelo INEM no âmbito de vistoria, fiscalização ou auditoria.

4. O disposto no n.º 2 do presente artigo não se aplica às entidades abrangidas pela Lei n.º 12/97, de 21 de maio, alterada pela Lei n.º 14/2013, de 31 de janeiro.

Artigo 17.º

Auditorias

1. Compete ao INEM a realização de auditorias às entidades envolvidas, sobre:

- a) O cumprimento dos requisitos legais inerentes ao exercício da atividade;
- b) A respetiva qualificação e desempenho técnicos.

2. Os resultados das auditorias referidas no número anterior são comunicados às entidades, com vista à correção de eventuais irregularidades detetadas, em prazo útil estabelecido para o efeito pelo INEM.

CAPÍTULO IV

Características e equipamentos dos veículos

Artigo 18.º

Especificações e requisitos técnicos das ambulâncias

As ambulâncias devem obedecer aos seguintes requisitos:

- a) Possuir a declaração de construção do veículo, emitida pelo transformador, com as especificações que respeitam a respetiva conformidade com a EN 1789;
- b) Garantir, pelas suas características, a segurança e o conforto dos doentes;
- c) Manter-se sempre devidamente higienizadas;
- d) Respeitar a norma europeia EN 1789 nas especificações constantes nos Artigos deste Capítulo.

Artigo 19.º

Características de identificação das ambulâncias

1. As ambulâncias do Tipo A e do Tipo C têm as seguintes características:

- a) Cor branca;
- b) Faixas horizontais e inscrições de cor vermelha (RAL 3000);
- c) Faixa refletora que circunda o perímetro máximo da viatura, sempre no mesmo plano horizontal, ao nível dos faróis:

i) Na parte lateral e posterior, esta faixa tem entre 10 e 15 cm de largura;

ii) Na parte frontal e a partir das portas da cabine de condução, a largura da faixa pode ser reduzida, gradualmente, até um mínimo de 5 cm;

iii) A faixa apenas pode ser interrompida por componentes do veículo, e uma vez em cada uma das portas da cabine de condução para colocação do logótipo da entidade.

2. A ambulância do Tipo A tem as seguintes inscrições:

a) “AMBULÂNCIA” em letra entre 13 e 15 cm de altura, na parte frontal da viatura, capô, legível por reflexão, e no terço superior da retaguarda da viatura;

b) “TRANSPORTE DE DOENTES NÃO URGENTES” em letras entre 10 a 15 cm de altura no sobrelevado do tejadilho nos painéis laterais;

c) Nome da entidade, nas portas da cabine de condução, abaixo da faixa refletora, e na metade inferior das portas da retaguarda.

3. A ambulância do Tipo C tem as seguintes inscrições:

a) “AMBULÂNCIA” em letra entre 13 e 15 cm de altura, na parte frontal da viatura, capô, legível por reflexão, e no terço superior da retaguarda da viatura;

b) “TRANSPORTE DE DOENTES” em letras entre 10 a 15 cm de altura no sobrelevado do tejadilho nos painéis laterais;

c) Nome da entidade, nas portas da cabine de condução, abaixo da faixa refletora, e na metade inferior das portas da retaguarda.

4. As ambulâncias do Tipo A e do Tipo C podem apresentar as seguintes inscrições, nos seguintes termos:

a) Logótipo da entidade, nas portas da cabine de condução e na metade inferior das portas da retaguarda;

b) Nomenclatura operacional, na ilharga, na metade inferior da porta direita da retaguarda e no tejadilho;

c) Um painel de publicidade, no terço inferior dos painéis laterais, em polígono de fundo transparente, de tamanho máximo de 20 cm de altura e 60 cm de largura.

5. A ambulância do Tipo B tem as seguintes características:

a) Cor branca;

b) Faixas horizontais e inscrições de cor azul;

c) Faixa refletora que circunda o perímetro máximo da viatura, sempre no mesmo plano horizontal, ao nível dos faróis:

i) Na parte lateral e posterior, esta faixa tem de ter entre 10 cm e 15 cm de largura;

ii) Na parte frontal e a partir das portas da cabine de condução, a largura da faixa poderá ser reduzida, gradualmente, até um mínimo de 5 cm;

iii) A faixa apenas pode ser interrompida por componentes do veículo, e uma vez em cada uma das portas da cabine de condução para colocação do logótipo da entidade.

d) Faixas refletoras, facultativas, oblíquas, de cor azul ou cinzenta, de 45°, com 10 cm de largura e espaçamento de 10 cm, nos pilares traseiros e no terço posterior do painel lateral sobrepondo a faixa refletora referida na alínea anterior.

6. A ambulância do Tipo B apresenta as seguintes inscrições:

a) As palavras “AMBULÂNCIA EMERGÊNCIA” em letra entre 10 e 15 cm de altura, na parte frontal da viatura, capô, legível por reflexão, e no terço superior da retaguarda da viatura;

b) O número nacional de emergência -112-, em tamanho entre 10 a 20 cm de altura, centralizado no terço posterior do painel lateral acima da faixa horizontal;

c) O nome da entidade no sobrelevado do tejadilho dos painéis laterais com letras em tamanho de 10 cm de altura, e nas portas da cabine de condução abaixo da faixa refletora, e na metade inferior das portas da retaguarda com letras em tamanho entre 5 cm a 10 cm.

7. Admitem-se ainda, as seguintes inscrições:

a) “Estrela da vida”, propriedade do INEM, mediante a sua expressa autorização prévia;

b) Logótipo, nas portas da cabine de condução e na metade inferior das portas da retaguarda;

c) Nomenclatura operacional, na ilharga e na metade inferior da porta direita da retaguarda;

d) Um painel de publicidade, no terço inferior dos painéis laterais, em polígono de fundo transparente, de tamanho máximo de 20 cm de altura e 60 cm de largura.

8. Todas as inscrições são feitas com letra do tipo *Arial black*.

9. As inscrições sem medida definida no presente regulamento, devem ter altura entre 5 cm e 10 cm.

10. Não são admitidas inscrições de quaisquer expressões ou símbolos suscetíveis de dificultar a identificação como ambulância ou interpretação do tipo.

11. As ambulâncias de emergência do INEM têm características próprias, definidas em respetivo regulamento.

12. As ambulâncias do Tipo B e C dos corpos de Bombeiros são de cor vermelha (RAL 3000) e têm faixa e inscrições de cor branca, nos termos do presente regulamento.

Artigo 20.º

Sinalização luminosa das ambulâncias

1. As ambulâncias do Tipo A e do Tipo C não têm sinalização luminosa.

2. As ambulâncias do tipo A e do tipo C dos corpos de bombeiros e Cruz Vermelha Portuguesa, por serem entidades de proteção civil, dispõem de dois sinalizadores, de cor azul, visíveis a 360°, apostos no canto anterior esquerdo e no canto posterior direito do tejadilho da viatura.

3. As ambulâncias do Tipo B dispõem dos seguintes sinalizadores nos seguintes termos:

a) Quatro sinalizadores, de cor azul, apostos nos quatro cantos do tejadilho;

b) Em substituição dos sinalizadores, anteriores ou posteriores, pode ser utilizada uma barra horizontal, que deve obrigatoriamente garantir a identificação da viatura a 360°;

c) Dois sinalizadores estroboscópios de cor azul instalados abaixo do para-brisas.

4. As ambulâncias do Tipo B estão autorizadas a utilizar a alternância de máximos, sinalizadores estroboscópicos de cor azul instalados abaixo do para-brisas ou no guarda-lamas frontal e balizadores de altura de cor laranja nos painéis laterais.

5. As ambulâncias do tipo A e tipo C estão autorizadas a utilizar balizadores de altura de cor laranja no sobrelevado do tejadilho dos painéis laterais.

6. As ambulâncias dispõem de um projetor fixo em cada painel lateral, que permita a iluminação do perímetro do veículo

Artigo 21.º

Sinalização acústica das ambulâncias

1. As ambulâncias do Tipo A e do Tipo C não têm sinalização acústica.

2. As ambulâncias do Tipo A e do Tipo C dos corpos de Bombeiros e Cruz Vermelha Portuguesa, por serem entidades de proteção civil, estão equipadas com sinalização acústica, no mínimo bitonal, com uma potência máxima de 40w.

3. As ambulâncias do Tipo B estão equipadas com sinalização acústica, no mínimo bitonal, com uma potência de 100w.

Artigo 22.º

Cabine de condução das Ambulâncias

1. Na cabine de condução, para além do banco do condutor, só é permitido mais um banco, que não pode ser utilizado para o transporte de doentes.

2. Na cabine de condução deve existir:

- a) Uma luz de “leitura de mapas” do lado do passageiro;
- b) Quadro de comando do sistema de sinalização acústica;
- c) Quadro de comando dos sistemas de sinalização luminosa;
- d) Módulo de comando dos intercomunicadores.

3. Uma ficha de 12v, independente da original.

Artigo 23.º

Célula Sanitária das Ambulâncias

1. Na célula sanitária deve existir:

a) Quadro de comando do sistema de iluminação, ventilação e aquecimento;

b) Um módulo de transmissão dos intercomunicadores para ambulâncias.

2. As ambulâncias do tipo A1, B e C só podem ter uma maca.

3. Nas ambulâncias do tipo B e C a maca deve ser deslocável lateralmente para o eixo central longitudinal da célula.

4. A arrumação da célula sanitária deve ter em atenção o tipo de utilização a que se destina.

5. As ambulâncias devem dispor de um corredor central, na célula sanitária, com o mínimo de 20 cm.

Artigo 24.º

Especificações e requisitos técnicos do VDTD

1. O VDTD é um veículo ligeiro de passageiros com capacidade máxima de nove lugares.

2. O VDTD não dispõe de equipamento de sinalização acústica ou luminosa.

3. O VDTD respeita, quando mencionado, as especificações e requisitos técnicos constantes nos Artigos deste Capítulo.

Artigo 25.º

Características de identificação do VDTD

1. O VDTD tem as seguintes características:

a) Cor branca;

b) Faixas horizontais e inscrições são de cor vermelha (RAL 3000);

c) Faixa refletora que circunda o perímetro máximo da viatura, sempre no mesmo plano horizontal, ao nível dos faróis:

i) Na parte lateral e posterior, esta faixa tem entre 10 cm e 15 cm de largura;

ii) Na parte frontal e a partir das portas da cabine de condução, a largura da faixa poder ser reduzida, gradualmente, até um mínimo de 5 cm;

iii) A faixa apenas pode ser interrompida por componentes do veículo, e uma vez em cada uma das portas da cabine de condução para colocação do logótipo da entidade.

2. O VDTD tem as seguintes inscrições:

a) “TRANSPORTE DE DOENTES NÃO URGENTES” em letras entre 10 a 15 cm na parte frontal da viatura, capô, legível por reflexão, e no terço superior da retaguarda da viatura;

b) Nome da entidade, nas portas da cabine de condução, abaixo da faixa refletora, e na metade inferior das portas da retaguarda.

3. No VDTD admitem-se ainda as seguintes inscrições, nos seguintes termos:

a) Logótipo da entidade, nas portas da cabine de condução e na metade inferior das portas da retaguarda;

b) Nomenclatura operacional, na ilharga, na metade inferior da porta da retaguarda e no tejadilho;

c) Um painel de publicidade, no terço inferior dos painéis laterais, em polígono de fundo transparente, de tamanho máximo de 20 cm de altura e 60 cm de largura.

4. Todas as inscrições são feitas com letra do tipo *Arial black*.

5. As inscrições sem medida definida no presente regulamento, devem ter altura entre 5 cm e 10 cm.

6. Não são admitidas inscrições de quaisquer expressões ou símbolos suscetíveis de dificultar a identificação ou interpretação do VDTD.

Artigo 26.º

Cintos de segurança

Nas ambulâncias e nos VDTD é obrigatório o cumprimento do disposto no Regulamento de Homologação dos Cintos de Segurança e Sistemas de Retenção dos Automóveis em vigor, independentemente da data da matrícula.

Artigo 27.º

Transporte em cadeiras de rodas

É permitido o transporte de doentes em cadeiras de rodas, nas ambulâncias do Tipo A2 e VDTD que estejam adaptados e licenciados para o efeito, nos seguintes termos:

a) Até um máximo de 3 cadeiras de rodas;

b) As cadeiras de rodas e os respetivos encostos de cabeça, a utilizar no transporte de doentes, devem estar devidamente homologados;

c) As viaturas devem estar equipadas com sistemas independentes de fixação de cadeiras de rodas e cintos de segurança para passageiros, devidamente homologados, em número igual ao de cadeiras de rodas autorizado a transportar;

d) Os equipamentos identificados nas alíneas b) e c), devem ser utilizados sempre que seja realizado o transporte de um doente em cadeira de rodas;

e) Caso não seja possível cumprir com os requisitos previstos nas alíneas anteriores, o transporte de doentes deverá ser efetuado no banco do veículo.

Artigo 28.º

Acesso

1. As ambulâncias em que a altura do solo ao degrau da célula sanitária for superior a 40 cm, estão equipadas com um degrau suplementar, junto à porta lateral, fixo à estrutura do veículo, que seja retrátil e antiderrapante.

2. Os VDTD devem ter pontos fixos de suporte, facilmente acessíveis e que constituam apoios para o acesso dos doentes.

3. Independentemente da lotação da ambulância deve estar sempre garantido o acesso dos técnicos a todos os doentes.

4. Os VDTD que estejam adaptados e licenciados para o transporte em cadeiras de rodas têm as seguintes características:

a) Corredor de acesso, central, no mínimo de 20 cm;

b) Rampa ou elevador na parte traseira cuja inclinação não pode ser superior a 30º.

5. As ambulâncias do Tipo A2 que estejam adaptadas e licenciadas para o transporte em cadeiras de rodas devem dispor de uma rampa, cuja inclinação não pode ser superior a 30º, que deverá permanecer recolhida sob o piso da célula sanitária sempre que não estiver a ser utilizada.

Artigo 29.º

Lugares

Os lugares disponíveis devem corresponder aos anotados no certificado de matrícula.

Artigo 30.º

Equipamento

O equipamento mínimo de cada tipo de ambulância e VDTD, bem como o conteúdo dos respetivos conjuntos portáteis, são definidos por despacho do membro do governo responsável pela área da saúde, sob proposta do INEM.

CAPÍTULO V

Licenciamento dos veículos

Artigo 31.º

Requisitos

1. Os veículos utilizados na atividade de transporte de doentes devem estar habilitados, cumulativamente, com:

a) O certificado de vistoria de veículo, emitido pelo INEM;

b) A licença de transporte de doentes, emitida pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

2. Os documentos devem sempre acompanhar o veículo.

Artigo 32.º

Licenciamento dos veículos de transporte de doentes

O licenciamento dos veículos utilizados na atividade de transporte de doentes é da competência do IMT, na sequência de inspeção específica e da apresentação de certificado de vistoria de veículo emitido pelo INEM.

Artigo 33.º

Certificado de vistoria

1. A certificação dos veículos utilizados na atividade de transporte de doentes é da competência do INEM, na sequência de vistoria técnica periódica.

2. O certificado de vistoria tem como objetivo garantir o cumprimento dos requisitos previstos no presente regulamento.

3. O certificado de vistoria contém uma vinheta que deverá ser colocada no canto superior direito do para-brisas.

4. O certificado de vistoria tem validade de 3 anos a contar da data da sua emissão, devendo ser revalidado sempre que seja alterada a respetiva entidade utilizadora.

Artigo 34.º

Requerimento de certificado de vistoria

1. Para requerer a concessão de certificado de vistoria deve ser remetido ao INEM o requerimento em modelo definido para o efeito, devidamente preenchido.

2. O requerimento deve ser acompanhado de cópia dos seguintes documentos válidos:

- a) Documento Único Automóvel;
- b) Certificado de inspeção técnica periódica;
- c) Certificado de seguro;
- d) Certificado de seguro de responsabilidade de exploração de atividade.

3. A concessão do certificado de vistoria está dependente de vistoria técnica, sendo emitido após verificação da conformidade do veículo.

4. Na entrega do requerimento as entidades não isentas de alvará devem obrigatoriamente garantir a atualização dos registos e da documentação, da entidade, do responsável pela frota, dos tripulantes, da frota e das instalações.

5. As entidades isentas de alvará devem garantir a atualização das comunicações obrigatórias e respetivos registos.

6. No caso de o requerimento conter omissões ou deficiências suscetíveis de suprimento ou correção, ou quando se verificarem falhas relativas aos documentos instrutórios que não possam ser officiosamente supridas, o requerente é notificado para efetuar as correções necessárias ou apresentar os documentos em falta, sob pena de indeferimento do pedido, dentro de um prazo fixado pelo INEM, que não pode ser inferior a 15 dias úteis, sob pena de indeferimento do pedido.

7. O regime previsto no número anterior é igualmente aplicável quando se verifique a existência de coima (s) por liquidar, aplicada pelo INEM, por decisão tomada definitiva.

Artigo 35.º

Revalidação do certificado de vistoria de veículo

1. A revalidação do certificado deve ser requerida até trinta dias antes do termo do prazo, sob pena de caducidade.

2. O processo de revalidação decorre nos mesmos termos no processo de concessão de certificado de vistoria.

Artigo 36.º

Pagamento de coimas em dívida

A emissão dos certificados de vistoria e respetivas revalidações depende da liquidação das (s) coimas (s) aplicadas pelo INEM com decisão tomada definitiva, às respetivas autoridades.

Artigo 37.º

Taxas

1. No âmbito dos processos de concessão/revalidação de alvará e de concessão/revalidação do certificado de vistoria, são devidas as taxas previstas no anexo I do presente regulamento, e que dele faz parte integrante, as quais devem ser pagas no ato de entrega do respetivo requerimento.

2. As entidades isentas de alvará, nos termos da Lei n.º 12/97 de 21 de maio, pagam 25% da taxa prevista para a concessão de certificado de vistoria.

CAPÍTULO VI

Tripulação e Formação

Artigo 38.º

Tripulação

1. As ambulâncias e os VDTD só podem realizar transporte de doentes se tripulados por elementos que dispo-

nam de formação adequada a cada tipo de transporte, nos seguintes termos:

a) A tripulação da ambulância do Tipo A é constituída por dois elementos, habilitados com o curso de Tripulante de Ambulância de Transporte ou equivalente, homologado pelo INEM, sendo um simultaneamente o condutor;

b) A tripulação da ambulância do Tipo B é constituída por dois elementos, sendo um simultaneamente o condutor com a formação mínima de Tripulante de Ambulância de Transporte ou equivalente, homologado pelo INEM, e outro com formação mínima de Tripulante de Ambulância de Socorro ou equivalente, homologado pelo INEM;

c) A tripulação da ambulância do Tipo C é constituída por três elementos:

i) Um médico com formação específica em técnicas de Suporte Avançado de Vida;

ii) Um enfermeiro com formação específica em técnicas de Suporte Imediato de Vida;

iii) Um elemento com formação mínima de Tripulante de Ambulância de Transporte ou equivalente, homologado pelo INEM, sendo simultaneamente o condutor.

d) A tripulação do VDTD é constituída por um elemento, simultaneamente condutor, com formação mínima em Suporte Básico de Vida.

2. Os elementos identificados nas subalíneas i) e ii) da alínea c) do número anterior podem ser fornecidos pelas entidades requisitantes do serviço, devendo comprovar o mesmo documentalmente.

Artigo 39.º

Formação

1. A definição dos programas, conteúdos e duração dos cursos de formação exigidos aos tripulantes de ambulâncias e VDTD nos termos do artigo 38.º é da responsabilidade do INEM, conforme disposto na alínea d), do número 1, do artigo 6.º.

2. Os cursos de formação são ministrados por entidades acreditadas pelo INEM para o efeito.

3. A conclusão, com aproveitamento, dos cursos de formação é certificada pelo INEM.

Artigo 40.º

Fardamento na atividade de transporte de doentes urgentes e emergentes

No exercício da atividade de transporte de doentes urgentes e emergentes é obrigatória a utilização de fardamento pela tripulação nos termos do disposto nos respetivos regulamentos.

Artigo 41.º

Fardamento na atividade de transporte de doentes não urgentes

1. No exercício da atividade de transporte de doentes não urgentes é obrigatória a utilização de fardamento pela tripulação nos termos do disposto nos respetivos regulamentos.

2. É obrigatória a existência de um regulamento de fardamento, aprovado pelo INEM, para o exercício da

atividade de transporte de doentes não urgentes, com as seguintes especificações:

- a) Tipo de fardamento;
- b) Regras de utilização;
- c) Características técnicas exemplificadas com imagens.

3. Os corpos de Bombeiros e Cruz Vermelha Portuguesa dispõem de regulamento próprio aprovado pelas entidades competentes.

Artigo 42.º

Registo dos tripulantes

1. As entidades transportadoras de doentes devem assegurar, perante o INEM, o registo de todos os tripulantes, nos termos definidos para o efeito.

2. O registo dos tripulantes de corpos de Bombeiros e da Cruz Vermelha Portuguesa é assegurado pelas próprias entidades, e deverá ser articulado com os registos das entidades tutelares.

CAPÍTULO VII

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 43.º

Fiscalização

1. Compete ao INEM a fiscalização do cumprimento do disposto nas disposições legais e regulamentares aplicáveis à atividade de transporte de doentes, quer de doentes urgentes e emergentes, quer de doentes não urgentes, designadamente, através de vistorias técnicas aos locais onde se desenvolve a referida atividade.

2. Além das ações de fiscalização regulares, pode o conselho diretivo do INEM determinar a realização de ações de fiscalização extraordinárias ao local onde se desenvolvam atividades de transporte de doentes, sempre que as mesmas se justifiquem, nomeadamente, quando haja fortes indícios da prática de facto que constitua contraordenação nos termos do presente diploma.

3. As ações de fiscalização referidas no número anterior destinam-se a:

- a) Verificar a conformidade da atividade prosseguida pelas entidades que exercem o transporte de doentes;
- b) Prevenir os perigos que possam resultar para a saúde e segurança dos doentes.

4. No exercício de funções fiscalizadoras, com o objetivo de comprovar a conformidade do exercício da atividade de transporte de doentes, podem os serviços competentes do INEM:

- a) Aceder e fiscalizar as instalações, equipamentos e serviços das entidades sujeitas a fiscalização;
- b) Identificar as pessoas que se encontrem em violação das normas cuja observância lhe compete fiscalizar.

5. Quando, no exercício das funções fiscalizadoras, os serviços verificarem ou comprovarem, pessoal e diretamente, qualquer infração ao presente regulamento, deverão participá-la, por escrito, ao conselho diretivo do INEM, sob a forma de auto, do qual devem constar obrigatoriamente os seguintes elementos:

- a) Identificação do local onde foi efetuada a fiscalização;
- b) Descrição do estado das instalações, sendo caso disso, das viaturas, dos equipamentos e do pessoal encontrado ao serviço;

- c) Deficiências detetadas e medidas propostas para as corrigir;
- d) Assinatura dos intervenientes.

Artigo 44.º

Medidas cautelares

1. Quando se revele necessário para a instrução do processo de contraordenação ou existam fortes indícios da prática de fato que constitua contraordenação nos termos do artigo 46.º, o INEM pode:

- a) Notificar a entidade para suspender, durante prazo fixado para o efeito, as atividades desenvolvidas em violação do disposto no presente regulamento;
- b) Proceder à apreensão de objetos ou documentos que serviram ou estavam destinados à prática de uma contraordenação.

2. A medida cautelar determinada nos termos do número anterior vigora, consoante os casos:

- a) Até ao seu levantamento pelo presidente do conselho diretivo do INEM ou por decisão Judicial;
- b) Até ao início da aplicação da sanção acessória de interdição do exercício da atividade.

Artigo 45.º

Participação

1. Qualquer pessoa ou entidade pode denunciar o cometimento de eventuais infrações do disposto no presente regulamento, junto do INEM, mediante o fornecimento de informações que permitam a averiguação dos factos.

2. A participação deve mencionar:

- a) O dia, a hora, o local, os factos e as circunstâncias em que foi cometida a infração;
- b) A identificação dos doentes transportados;
- c) A identificação dos agentes que a cometeram;
- d) A identificação dos agentes que a presenciaram;
- e) A indicação de, pelo menos, uma testemunha que possa depor sobre os factos.

Artigo 46.º

Contraordenações

1. Para os efeitos previstos no presente diploma, constituem contraordenações, puníveis com coimas de mil a três mil euros, para pessoas singulares, e até ao limite de vinte e cinco mil euros, para pessoas coletivas:

- a) O exercício sem alvará da atividade de transporte de doentes;
- b) A utilização, não autorizada, para outros fins de veículos afetos ao transporte de doentes;
- c) A utilização, na atividade de transporte de doentes, de veículos não licenciados;
- d) A violação dos condicionamentos previstos nos capítulos III e IV do presente regulamento;
- e) O incumprimento do despacho que define os equipamentos mínimos das ambulâncias e VDTD;
- f) O incumprimento do disposto no artigo 12.º;
- g) O exercício da atividade de transporte de doentes por tripulantes que não estejam registados, pelas entidades transportadoras, perante o INEM.

2. A tentativa e a negligência são puníveis, sendo, nestes casos, o limite máximo e mínimo da coima reduzidos a metade.

3. A instrução e decisão dos processos de contraordenação previstos neste diploma e a aplicação das coimas e sanções acessórias deles resultantes são da competência do conselho de direção do INEM.

4. A afetação do produto das coimas faz-se da seguinte forma:

- a) 60% para o Estado;
- b) 40% para a entidade competente para a aplicação da coima, constituindo receita própria.

Artigo 47.º

Sanções acessórias

1. Quando a gravidade da infração o justifique, caso esteja em causa a segurança dos doentes/utentes, podem as contraordenações previstas no presente regulamento determinar a aplicação das seguintes sanções acessórias:

- a) A interdição do exercício da atividade pela resolução do protocolo de cooperação celebrado com o INEM;
- b) A privação do direito a subsídios outorgados pelo INEM conexos com a atividade de transporte de doentes urgentes e ou emergentes;
- c) A perda dos objetos pertencentes ao agente que tenham sido utilizados como instrumento na prática da infração.

2. As sanções acessórias referidas nas alíneas a) e b) do número anterior têm a duração máxima de dois anos contados a partir da data da decisão condenatória definitiva.

Artigo 48.º

Competência

1. Compete ao INEM a execução das medidas cautelares e das sanções acessórias.

2. Sem prejuízo do disposto do número anterior, pode o INEM confiar a execução de medidas cautelares e sanções acessórias às autoridades policiais.

Artigo 49.º

Cassação do alvará

1. Há lugar à caducidade e cassação do alvará, por determinação do presidente do conselho diretivo do INEM, precedida de processo com audiência do titular nos termos previstos no Código do Procedimento Administrativo, nos seguintes casos:

- a) Se o titular não iniciar a exploração no prazo de um ano a contar da data de emissão do alvará;
- b) Se deixarem de se verificar os requisitos previstos no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 38/92, de 28 de março, ou do artigo 12.º do presente regulamento;
- c) Se o titular deixar de possuir os recursos humanos e técnicos adequados.

2. O alvará cassado é apreendido pelo INEM, na sequência de notificação ao respetivo titular.

3. A cassação é comunicada ao IMT, I.P., para os efeitos previstos na alínea a) do n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 38/92, de 28 de março.

4. Independentemente do processamento das contraordenações e da aplicação das respetivas sanções, o INEM

pode notificar a entidade licenciada para, no prazo fixado para o efeito, suspender as atividades desenvolvidas em violação do disposto no presente regulamento.

CAPÍTULO VIII

Disposições finais e transitórias

Artigo 50.º

Corpos de bombeiros

1. As ambulâncias do Tipo B e do Tipo C adquiridas até 28 de setembro de 2009 pertencentes às entidades detentoras dos corpos de bombeiros podem, excecionalmente, ser de cor branca, com faixas horizontais e inscrições de cor azul devendo conter as demais especificações técnicas exigidas pelo Regulamento de Especificações Técnicas de Veículos e Equipamentos Operacionais dos corpos de bombeiros em vigor.

2. As ambulâncias do Tipo A adquiridas até 28 de setembro de 2009 pertencentes às entidades detentoras dos corpos de bombeiros podem, excecionalmente, ser de cor vermelha, RAL 3000, com faixas horizontais e inscrições de cor branca, devendo conter as demais especificações técnicas exigidas pelo Regulamento de Especificações Técnicas de Veículos e Equipamentos Operacionais dos corpos de bombeiros em vigor.

Artigo 51.º

Ambulâncias

1. As ambulâncias do Tipo A2, sem maca, com certificados de vistoria válidos emitidos até ao dia de publicação do atual regulamento, são consideradas para fins de utilização como VDTD até à renovação do certificado de vistoria.

2. As ambulâncias do Tipo A1, com duas macas, com certificados de vistoria válidos emitidos até ao dia de publicação do atual regulamento, são consideradas para fins de utilização como ambulâncias do Tipo A2 até à renovação do certificado de vistoria.

3. As ambulâncias do Tipo A e do Tipo C, de entidades que não sejam corpos de Bombeiros e Cruz Vermelha portuguesa, licenciadas para o transporte de doentes à data de publicação do presente regulamento não estão obrigadas a retirar a sinalização acústica e luminosa, estando impedida a sua utilização.

4. As ambulâncias do Tipo B, de entidades que não sejam corpos de Bombeiros e Cruz Vermelha portuguesa, licenciadas para o transporte de doentes à data de publicação do presente regulamento, são consideradas para fins de utilização como ambulâncias do tipo A até à renovação do certificado de vistoria e não estão obrigadas a retirar a sinalização acústica e luminosa, estando impedida a sua utilização.

Artigo 52.º

Alteração do Regime de Veículo de Transporte Simples de Doentes

1. As entidades com pedidos de alvará para transporte de doentes como Veículo de Transporte Simples de Doentes (VTSD), no âmbito da Portaria n.º 142-A/2012, de 15 de maio, podem manter os pedidos com vista à obtenção de alvará para transporte de doentes sem encargos adicionais, devendo comprovar o cumprimento de todos os requisitos exigidos no atual regulamento.

2. As vistorias efetuadas como VTSD perdem a validade, podendo ser efetuada nova vistoria com vista a VDTD sem encargos adicionais.

3. Existindo processos iniciados para concessão de alvará de transporte de doentes em VTSD e para concessão de certificados de vistoria de VTSD relativamente aos quais o requerente pretenda prescindir do previsto nos pontos anteriores, deve ser determinado o seu cancelamento, procedendo-se à devolução, a título excecional, da taxa cobrada.

Artigo 53.º

Revalidação de certificados de vistoria

1. Os certificados de vistoria de ambulâncias emitidos até 31 de dezembro de 2010 devem ser revalidados no prazo de 36 meses a contar da data de publicação do presente regulamento.

2. Os certificados de vistoria de ambulâncias emitidos a partir de 1 de janeiro de 2011 devem ser revalidados no prazo de 48 meses a contar da respetiva data de validade.

ANEXO I

Taxas

Instrução de processo para concessão de alvará	300 €
Instrução de processo para concessão de certificado de vistoria	
Ambulância Tipo C	100 €
Ambulância Tipo B	75 €
Ambulância Tipo A no alvará ou certificado de vistoria	50 €
Veículo Dedicado ao Transporte de Doentes	25 €
Averbamento no alvará ou certificado de vistoria	25 €
Emissão de segunda via do alvará ou certificado de vistoria	25 €
Instrução de processo para revalidação do alvará	200 €
Revalidação do certificado de vistoria	50% do valor de concessão
Segunda verificação de vistoria	25% do valor de concessão

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 177/2014

de 15 de dezembro

A informação constante do registo automóvel é importante, não só para a segurança do comércio jurídico e para a proteção dos direitos dos verdadeiros proprietários, como também para o exercício das atribuições legais de outras entidades públicas ou concessionárias de serviços públicos. É o caso das entidades que intervêm na ordenação do tráfego rodoviário, designadamente das entidades policiais, e das entidades que intervêm em matéria de tributação automóvel.

Nos termos do regime atualmente em vigor, o registo de propriedade de veículos adquirida por contrato verbal de compra e venda pode ser promovido por qualquer das partes, tendo por base o requerimento de modelo único subscrito por ambas as partes e deve ser feito no prazo de 60 dias a contar da data da compra e venda.

A não regularização do registo de propriedade apresenta graves consequências, quer para quem permaneceu

proprietário no registo, quer para quem adquiriu e não promoveu o registo a seu favor, como também para as diversas entidades públicas que assentam as suas decisões sobre titularidades que presumem ser substantivamente verdadeiras. Desde logo, verifica-se que do incumprimento da obrigação de registo ou do seu cumprimento tardio resulta, não apenas a possibilidade de apreensão do veículo e a aplicação de sanções pecuniárias, como outras consequências que prejudicam o titular inscrito. É o que se passa com o Imposto Único de Circulação, que atinge quem se encontra registado como proprietário de veículo automóvel e não aquele que é o seu verdadeiro proprietário e que não registou a sua aquisição.

Através do presente decreto-lei pretende-se criar um regime especial para o registo requerido apenas pelo vendedor, com base em documentos indiciadores da compra e venda, com notificação à parte contrária a cargo do serviço de registo. Tal regime tornará possível efetuar o registo de propriedade de veículos a favor do atual proprietário, sem prejuízo para a segurança jurídica.

Foram ouvidos o Conselho Superior da Magistratura, o Conselho Superior do Ministério Público, a Ordem dos Advogados, a Câmara dos Solicitadores, a Associação Sindical dos Conservadores dos Registos, a Comissão Nacional de Proteção de Dados, a Associação Portuguesa de Bancos, a Associação Automóvel de Portugal, a Associação Portuguesa de Leasing, Factoring e Renting e a Associação de Instituições de Crédito Especializado.

Foi promovida a audição do Conselho Superior dos Tribunais Administrativos e Fiscais, da Associação Sindical dos Juizes Portugueses, do Sindicato dos Magistrados do Ministério Público, do Conselho dos Oficiais de Justiça, da Associação dos Oficiais de Justiça, do Sindicato dos Oficiais de Justiça, do Sindicato dos Funcionários Judiciais, da Ordem dos Notários, do Sindicato dos Trabalhadores dos Registos e do Notariado, da Associação Sindical dos Oficiais dos Registos e Notariado e do Movimento Justiça e Democracia — Associação Cívica de Juizes Portugueses.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente decreto-lei cria o procedimento especial para o registo de propriedade de veículos adquirida por contrato verbal de compra e venda, tendo em vista a regularização da propriedade, e estabelece o regime de apreensão de veículos decorrente do referido procedimento especial.

2 — O presente decreto-lei procede ainda à alteração do Regulamento do Registo de Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 55/75, de 12 de fevereiro.

CAPÍTULO I

Procedimento especial para o registo de propriedade de veículos adquirida por contrato verbal de compra e venda

Artigo 2.º

Pedido de registo com base em requerimento subscrito apenas pelo vendedor

1 — Decorrido o prazo legalmente estabelecido para efetuar o registo obrigatório, o registo de propriedade de