

AUDIÇÃO NO GRUPO DE TRABALHO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Ana Pereira de Miranda

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS DA ASSEMBLEIA REPÚBLICA

10.MAIO.2013

Contexto do Convite



Audição do IMT

- O Governo apresentou à AR em 01/03/2013 a Proposta de Lei 131/XII/2ª aprovada em CM em 21/02/2013 que altera o Código da Estrada, aprovado pelo DL 114/94 de 3 de maio e DL 44/2005 de 23 de fevereiro
- A 06/03/2013 baixou à Comissão de Economia e Obras Públicas para apreciação e emissão de parecer
- À data encontravam-se pendentes os Projetos Lei 106/XII/1ª, 391/XII/2ª (PEV) e 336/XII/2ª (BE) sob a matéria
- Em 10/04/2013 foi aprovado por unanimidade (ausência do PEV) o parecer da Comissão: «A proposta de Lei 131/XII/1ª reúne os requisitos para ser apreciada no Plenário da Assembleia da República»
- No âmbito da apreciação desta proposta e projetos lei na especialidade, a CEOP (Grupo de Trabalho **de Segurança Rodoviária**) deliberou realizar um conjunto de audições , nomeadamente ao IMT.

Considerações gerais



- A promoção da **mobilidade sustentável** passa pela criação de condições para a utilização de **modos suaves** no espaço público com base:
 - Na **coexistência de todos os modos de transporte** em segurança o que implica a redução dos volumes de tráfego e da velocidade de circulação
 - Na **promoção da utilização do transporte público**
 - No **incentivo aos modos suaves** (peão e bicicleta) que é um objetivo operacional da atual Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR)
 - *todos os dados internacionais concluem que quanto maior a utilização, por ex., da bicicleta, menor o nº de acidentes.*
 - Na proteção reforçada destes modos que são reconhecidos como **os mais vulneráveis utilizadores do espaço-rua.**
- O atual **Código da Estrada nem sempre considera** da melhor forma a proteção dos modos suaves (andar a pé e de bicicleta), por isso entendem-se como muito positivas as atuais propostas de alteração.

Enquadramento

- **O IMT desenvolveu uma Estratégia para a Mobilidade Sustentável – o “Pacote da Mobilidade”** que produziu
 - *Diretrizes Nacionais, Guias para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes (municipais - PMT, de empresas e polos -PMEP), Guião para a abordagem da acessibilidade, mobilidade e transportes nos PMOT e uma **Coleção de Brochuras técnicas e temáticas***
- Destacam-se as Brochuras técnicas de **Acalmia de Tráfego** e de **Planeamento de Redes Cicláveis** e planeamento de **Redes Pedonais**
- O IMT coordenou o grupo de trabalho interministerial que elaborou a proposta de **Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves** elaborado na sequência:
 - Da Resolução da Assembleia da República nº 3/2009 de 25 de fevereiro
 - Do Despacho nº 11125/2010 de 7 de julho

Grupo de Trabalho Interministerial



- **Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. - Coordenador**
- **Ministério da Economia e do Emprego**
Direção Geral das Atividades Económicas
- **Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território**
Agência Portuguesa do Ambiente + Direção Geral do Território
- **Ministério da Educação e Ciência**
Direção Geral da Educação
- **Associação Nacional de Municípios Portugueses**
Câmara Municipal do Barreiro + Comunidade Intermunicipal do Algarve
- **Associação Nacional de Freguesias**
- **Conselho Nacional do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável**

- **Ministério da Saúde**
Direção Geral da Saúde
- **Ministério da Administração Interna**
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves



*Plano de Promoção da Bicicleta
e Outros Modos Suaves*

2013 › 2020

- Conclusão do proposta de plano em novembro 2012
- Envio às Tutelas Ministeriais, solicitando aprovação e autorização para submissão a consulta pública

Unidade de Missão

- O despacho nº 12646/2012 de 27 de Setembro do Sr. Secretário de Estado das Obras Públicas Transportes e Comunicações criou uma Unidade de Missão com o objetivo de elaborar uma Carta da Mobilidade Ligeira
- O IMT fez parte dessa UM, cujos trabalhos foram concluídos a 26 de fevereiro de 2013
- Uma das áreas sobre as quais se debruçou esta Unidade foi a proposta de alteração ao Código da Estrada.

Foi, assim, criado um Grupo de Trabalho dentro da UM, com a participação do Coordenador, ANSR, GNR, EP, IMT, FPCUB, PSP e REFER, que elaborou uma proposta de alteração ao Código da Estrada, enviada ao Sr. Ministro da Administração Interna.

- Revisão intercalar da ENSR 2012-2015 a decorrer
- IMT integra 12 dos 13 grupos de trabalho da ENSR e coordena 4:
 - OO2 – Aperfeiçoamento do ensino da condução, do exame de condução e da atualização dos condutores
 - OO5 – **Melhoria do ambiente rodoviário em meio urbano com requalificação do espaço público como incentivo à utilização dos modos suaves de transporte**
 - A concretização da «Reformulação do CE tendo em vista uma maior proteção aos modos suaves» é uma das propostas de ação do GT5, entre outras (ex. normas técnicas, manual de boas práticas, estudo de acidentes, recomendações, auditorias, programa de intervenções piloto áreas acalmia, campanhas de sensibilização, troca de dados, formação, sinalização...);
 - O GT5 integra: IMT, ANSR, LNEC, INR, DGT, APA, DGAL, GNR, PSP, ANMP, ANAFRE, EP e PRP.
 - OO8 – Infraestrutura rodoviária mais segura e incremento de programas ITS
 - OO9 – Melhoria e controlo das condições de segurança dos veículos

Análise das Propostas de alteração ao Código da Estrada

- **Artº 8º** - concorda-se com a redação da PL 131/XII (obras)
- **Artº 13º** - nada a opor à redação da PL 131/XII (posição de marcha)
- **Artº 14º** - nada a opor à redação da PL 131/XII (pluralidade de vias)
- **Artº 25º** - concorda-se com a redação da PL 131/XII (velocidade)
- **Artº 41º** - concorda-se com a redação da PL 131/XII (ultrapassagens)
- **Artº 90º** - concorda-se com a redação da PL 131/XII (possibilidade de circulação a par por velocípedes)
- **Artº 164º** - nada a opor à redação da PL 131/XII (bloqueamento)

Artº 1º Utilizadores vulneráveis - *peões e velocípedes, em particular, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência (PL 131/XII)*

- **Concorda-se com a proposta, entendendo-se como muito positiva esta opção para uma maior proteção dos utentes mais vulneráveis**
 - Deve ser destacado o peão como o mais fraco e vulnerável em relação à bicicleta (como consta na Proposta de Lei)
 - A este conceito deve estar associada a inscrição concreta da maior vulnerabilidade destes utilizadores, conferindo-lhes maior proteção e afirmando os seus direitos de mobilidade, nomeadamente conforme conta na **proposta de alteração ao artº 11º do PL 106/XII e do artº 24º do PL 106/XII e PL 336/XII, com as quais concordamos**

Artº 1º *Zona residencial ou de coexistência - zona da via pública especialmente concebida para utilização partilhada por peões e veículos, onde vigoram regras especiais de trânsito e sinalizadas como tal.*



- **Conceito de acalmia de tráfego** tem como objetivo a redução dos impactes negativos do tráfego motorizado (ambiente, congestionamento, segurança rodoviária, etc.) e a melhoria das condições de circulação dos modos suaves de deslocação, através da redução dos volumes de tráfego motorizado, da redução das velocidades de circulação e de intervenções ao nível do desenho urbano

- **Internacionalmente, utilizam-se os conceitos de:**

- «**Zonas residenciais**», associadas a áreas de habitação (*home zone no Reino Unido, calle residencial em Espanha, rue résidentielle na Bélgica*), e «**zonas de coexistência**», zonas de acalmia em locais com forte presença humana, como áreas urbanas centrais, não necessariamente residenciais, como zonas de encontro ou de estadia (*zone de rencontre na Bélgica, França e Suíça*) – estas áreas caracterizam-se pela **coexistência entre modos de transporte** e, de um modo geral, pela **prioridade ao peão**

- **Zonas 30**

introdução de zonas 30 no Reino Unido - redução:*

- 60% acidentes
- 67% acidentes com crianças
- 29% acidentes com ciclistas

Suíça, Geneve , zone de rencontre

Holanda - woonerf



* British Transport Research Laboratory 1996

- A Estratégia Nacional de Segurança Nacional 2008-2015, aprovada por RCM 54/2009 de 26 de junho, adotou a designação “zona residencial, mista ou de coexistência”(grupo de trabalho com participação da ANSR, o ex-IMTT, a ANMP, o INR, o LNEC, a PSP, a GNR, a PRP e CML)
- Sobre esta temática, ex-IMTT produziu a Brochura Técnica / Temática sobre «Acalmia de Tráfego», que descreve as principais características destas áreas (função, conceito, operacionalização, princípios de funcionamento e desenho urbano,) assim como descrição de elementos físicos. Identifica 2 tipologias de áreas de acalmia de tráfego: «zonas 30» e «zonas residenciais ou de coexistência»

Concorda-se, assim, no geral com a proposta de redação da Proposta de Lei 131/XII/2ª :

- Mas entende-se que esta poderia **especificar igualmente o conceito de zona 30** (como proposto no projeto de lei 336/XII (BE) mas com redação a adaptar), nos termos atrás apresentados, em que para além do sinal específico de entrada e saída da zona, existem **condições diferenciadas de circulação e desenho urbano** nestas áreas;
- Concorda-se com a opção de identificação de zona residencial ou de coexistência;
- A esta definição devem estar associados critérios técnicos, para os quais o IMT pretendeu contribuir através da **Brochura de «Acalmia de Tráfego»**



Exemplo de sinalização vertical de zonas de coexistência

Artº 17º ³ - Os velocípedes conduzidos por crianças menores de 10 anos podem utilizar os passeios, desde que os conduzam à velocidade de passo e não ponham em perigo ou perturbem os peões. (Proposta de Lei 131/XII/2ª e PL 336/XII/2ª)

³ - Os velocípedes conduzidos por crianças até 10 anos de idade podem circular em via pública destinada a peões ou em passeios com mais de 1,5 m de largura desde que à velocidade de passo e não ponham em perigo ou perturbem os peões, devendo descer do velocípede assim que a densidade do tráfego pedonal dificulte a sua passagem. (PL106/XII)

- O atual Código da Estrada reserva a utilização do passeio aos equiparados a peões, sendo as crianças que conduzam bicicletas ou triciclos obrigadas a utilizar a faixa de rodagem para se deslocar.
- Alguns países europeus permitem a utilização do passeio por bicicletas conduzidas por crianças: França: crianças <8 anos, velocidade de passo e assegurando a segurança dos peões; Bélgica: crianças <9 anos, bicicletas com rodas de apoio, pneus não comprimidos e não coloquem em perigo os outros utilizadores.
- Entende-se que **a introdução de situações especiais para as crianças justifica-se pela sua menor capacidade em avaliar e determinar situações de perigo**, nomeadamente em áreas de maior trânsito, que podem colocar em risco a sua segurança, mas também a segurança dos condutores, pela imprevisibilidade do seu comportamento e menor rapidez de reação

Assim, **concorda-se, no geral, com o princípio apresentado** de utilização do passeio por crianças que conduzam bicicletas:

- **Quanto à idade em concreto, esta deve variar entre os 7 e os 10 anos** (considerando a autonomia e segurança enquanto ciclista, assim como o perigo que poderão constituir para os outros utilizadores do passeio)
- A questão colocada no PL 106/XII de alargar essa hipótese não só aos passeios mas à **via pública destinada a peões** (como pista especiais) **parece-nos pertinente e deve ser enquadrada**
- Relativamente à proposta de dimensão mínima do passeio (PL 106/XII), considera-se que a mesma não é necessária por já ser referido que «não ponham em perigo ou perturbem os peões».

Artº 18º (PL131/XII)

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

3 - O condutor de um veículo motorizado deve manter uma distância lateral suficiente para evitar acidentes entre o seu veículo e um velocípede que transite na mesma faixa de rodagem.



- Concorda-se com a redação proposta para o nº 1
- Relativamente ao estabelecimento de uma distância lateral entre o veículo e o velocípede:
 - Esta deve ser suficiente para evitar acidentes (com embate com outro veículo ou desequilibrando e projetando o próprio ciclista), mas também de forma a **não constituir um fator de insegurança** e de desestabilização da trajetória do ciclista
 - Quanto à proposta de definição de uma distância mínima de 1,5 m (distância mínima aconselhada e estabelecida em muitos países) fora das localidades ou a mais de 30 km/h, conforme PL106/XII, entende-se que esta proposta pode ser enquadrada numa 1ª fase de transição e maior expansão dos modos suaves, até como distância mínima aconselhável, considerando-se, no entanto, que o estabelecimento de um valor tem que atender às características das vias e condições de circulação (devendo a distância lateral ser muitas vezes superior a 1,5 metro, e noutros casos, as próprias vias não permitem essa distância), pelo que se apresenta uma alternativa de redação mais abrangente:
 - **Eliminação do novo nº3;**
 - **Alteração da redação do nº 2:** *O condutor de um veículo em marcha deve manter uma distância lateral suficiente para evitar acidentes, sendo o condutor de um veículo a motor responsável por ter especial cuidado em relação a velocípedes.*

Artº 24º Propostas de alteração propostas pelo PL 336/XII e PL 106/XII no sentido de que o condutor deve regular/ajustar a velocidade à presença de outros utilizadores e **em particular os mais vulneráveis**

- **Concorda-se com o princípio proposto** de que a velocidade dos veículos deve ser ajustada à presença de utilizadores mais vulneráveis, designadamente os peões, e de entre estes em especial aqueles com mobilidade reduzida ou condicionada, e às bicicletas

artº 27º *Velocidade máxima em zonas residenciais ou de coexistência*

- As zonas residenciais pressupõem, a coexistência num mesmo espaço dos diferentes utilizadores, com prioridade ao peão e outros modos suaves de deslocação face aos modos motorizados, permitindo-se, por exemplo, a realização de jogos na via
- A velocidade máxima de circulação estabelecida a nível internacional varia entre a velocidade de passo e os 20km/h:
 - Holanda, Suécia, Alemanha, Áustria- velocidade de passo,
 - Croácia – 10 km/h
 - Islândia - 15 km/h ou velocidade de passo com peões
 - Suíça ,França, Bélgica e Espanha 20 km/h.
- Alguns países alteraram nos últimos anos o seu limite de velocidade (ex. Alemanha e Holanda) para velocidade de passo, para uma maior segurança mas também pela dificuldade em fiscalizar

Concorda-se, no geral com a proposta apresentada pelo PL 131/XII e PL 336/XII, parecendo-nos a redação deste último mais adequada, gerando menos confusão com o termo corrente relativo a áreas residenciais.

Mas, entende-se que a hipótese de considerar a **velocidade de passo** como velocidade máxima deve ser enquadrada, se não nesta fase, numa fase posterior com casos práticos implementados e devidamente monitorizados.

Artº 32º

3 - Os condutores devem ceder passagem aos velocípedes que atravessem as faixas de rodagem nas passagens assinaladas

nº 5 - Os condutores de velocípedes a que se refere o n.º 3, não podem atravessar a faixa de rodagem sem previamente se certificarem **que, tendo em conta a distância que os separa dos veículos que nela transitam e a respetiva velocidade, o podem fazer sem perigo de acidente**

- Concordando-se com o princípio de precaução a considerar por todos os veículos em caso de atravessamentos ou cruzamentos, e com especial atenção aos atravessamentos de velocípedes (em que ocorrem muitos acidentes em países com elevada utilização de bicicleta), questiona-se se a redação proposta pelo nº 5 não pode entrar em contradição com o nº 3, considerando-se que **a prudência deve ser em primeiro lugar dos veículos que perdem prioridade**

Artº 78º nº 3 - Nas pistas destinadas a velocípedes é proibido o trânsito daqueles que tiverem mais de duas rodas não dispostas em linha ou que atrelem reboque, sendo no entanto permitido o trânsito com um reboque de um eixo destinado ao transporte de crianças (PL 131/XII)

- Chama-se a atenção para a existência de velocípedes com três rodas não dispostas em linha (como triciclo da figura ao lado ou bicicletas com rodinhas de apoio), que ficam excluídos da circulação nas pistas especiais, pelo que se propõe uma **dimensão máxima de 1 metro** para esta exclusão, conforme proposto pelo PL 106/XII:
(...) é proibido o trânsito daqueles que tiverem mais de duas rodas não dispostas em linha cuja dimensão exceda 1 metro de largura (...)



Artº 78º Circulação **preferencialmente** pela pista especial (nº 1 do PL 336/XII e nº 6 do PL 106/XII)

Existem diferentes categorias de ciclista (frequente, ocasional e pouco experiente), motivos de utilização (quotidiano, desporto, recreio e lazer) e veículos utilizados, aos quais estão associados comportamentos, funcionalidades e velocidades distintas, que podem ter soluções de circulação diferenciadas, pelo que o CE não deve inviabilizar a opção de circulação mais adequada em função de cada situação, **concordando-se com a proposta do PL 336/XII e PL 106/XII, de especificação de circulação preferencial por pista especial**

Ex. possibilidade de não utilização da pista especial por um ciclista de estrada que pratique velocidades elevadas, caso a pista especial não permita velocidades tão elevadas pela tipologia de utilizadores (ex. crianças) ou densidade dos mesmos

Artº 82º *Os condutores e passageiros de velocípedes até aos sete anos de idade e os condutores de trotinetas com motor e de dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou de outros meios de circulação análogos, devem proteger a cabeça usando capacete devidamente ajustado e apertado.*

6 - Quem não utilizar ou utilizar incorretamente os dispositivos de segurança previstos no presente artigo é sancionado com coima de (euro) 120 a (euro) 600, salvo se se tratar dos referidos no n.º 5, caso em que a coima é de (euro) 60 a (euro) 300. (PL 131/XII)

- **Alguns países têm adotado a obrigatoriedade de utilização de capacetes em adultos** (como Austrália, Nova Zelândia, Finlândia ou Espanha, com critérios diferentes) **e em crianças** (Áustria<12 anos, Japão e Coreia<13, Islândia, Eslovénia e Suécia<15, Croácia<16, Rep. Checa< 18), **sendo esta questão muito controversa entre os utilizadores de bicicleta**
 - A obrigatoriedade de utilização de capacetes em crianças passa fundamentalmente pela criação de **boas práticas e hábitos**, para além da **maior proteção** em caso de acidente, pela maior vulnerabilidade física das crianças*
- O IMT tem, por isso, defendido a obrigatoriedade de utilização de capacete em crianças. Face aos seus benefícios entende-se que esta **poderia ir até aos 10 anos de idade;**
- Partindo do pressuposto que levou a esta proposta (pedagogia), **discorda-se da aplicação de coimas de 60 a 300 euros a crianças**, devendo, a existirem coimas, este valor ser simbólico.
 - Questiona-se, igualmente, se se deve referir que os capacetes a utilizar devem ser objeto de homologação

Um estudo da Faculdade de Ciências Médicas de Lisboa (2005) realizado em crianças dos 5 aos 14 anos concluiu que a utilização de capacete de bicicleta reduz em 88% o risco de traumatismo craniano, principal causa de morte de crianças em acidentes

Artº 82º *Os condutores e passageiros de velocípedes até aos sete anos de idade e os condutores de trotinetas com motor e de dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou de outros meios de circulação análogos, devem proteger a cabeça usando capacete devidamente ajustado e apertado.*

6 - Quem não utilizar ou utilizar incorretamente os dispositivos de segurança previstos no presente artigo é sancionado com coima de (euro) 120 a (euro) 600, salvo se se tratar dos referidos no n.º 5, caso em que a coima é de (euro) 60 a (euro) 300. (PL 131/XII)

- A obrigatoriedade de utilização de capacetes em crianças passa fundamentalmente pela criação de boas práticas e hábitos, para além da maior proteção em caso de acidente pela maior vulnerabilidade física das crianças.*

O IMT tem, por isso, defendido a obrigatoriedade de utilização de capacete em crianças, que, face aos seus benefícios, se entende que esta **obrigatoriedade poderia ir até aos 10 anos de idade**

- Partindo do pressuposto que levou a esta proposta (pedagogia), **discorda-se da aplicação de coimas de 60 a 300 euros a crianças**, devendo, a existirem coimas, este valor ser simbólico.
- Questiona-se, igualmente, se se deve referir que os capacetes a utilizar devem ser objeto de homologação

Um estudo da Faculdade de Ciências Médicas de Lisboa (2005) realizado em crianças dos 5 aos 14 anos concluiu que a utilização de capacete de bicicleta reduz em 88% o risco de traumatismo craniano, principal causa de morte de crianças em acidentes

Artº 101º 4 - *Os peões não devem parar na faixa de rodagem ou utilizar os passeios e as bermas de modo a prejudicar ou perturbar o trânsito. (PL 131/XII)*

Não se compreende a redação deste artigo que levanta a possibilidade de os peões puderem perturbar o trânsito nos passeios e nas bermas (onde, à partida, não há trânsito)

Artº 103º 2 - *Ao aproximar-se de uma passagem para peões ou velocípedes, junto da qual a circulação de veículos não está regulada nem por sinalização luminosa nem por agente, o condutor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar para deixar passar os peões ou velocípedes que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem (PL 131/XII)*

Entende-se que deve ser alterado o artigo 103º, conforme a “Convenção sobre a Circulação Rodoviária” (Convenção de Viena), ratificada por Portugal através de Decreto do Presidente da República nº 92/2010 de 13/10/2010 que aprova a RAR nº 107/2010 :

- “...o condutor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar para deixar passar os peões ou velocípedes que utilizem já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem ou se preparem para o fazer”

Artº 113º 2 - Quando circulem em pistas especiais próprias os velocípedes podem atrelar, à retaguarda, um reboque de um eixo destinado ao transporte de crianças.
(PL 131/XII)



- Concorda-se com a possibilidade de os velocípedes poderem atrelar à retaguarda um reboque destinado ao transporte de outros passageiros, designadamente crianças, vindo repor a legalidade sobre uma situação já existente.
- Já quanto à restrição dessa possibilidade à «circulação em pistas especiais», embora se compreenda que tem como princípio a maior proteção e segurança dos utilizadores, esta **não é aplicável, pois é impossível fazer trajetos contínuos apenas e exclusivamente em pistas especiais** (casa/ destino), por as mesmas não cobrirem a totalidade do território nacional.

Com esta proposta, por ex., um pai / mãe que queira levar um filho para a escola no reboque especialmente destinado a crianças e tenha de atravessar uma rua pedonal, uma zona 30 ou vias de hierarquia inferior, não o pode fazer .

- Concorda-se com a proposta de homologação dos reboques de passageiros constante do PL 106/XII.

- A redação proposta regula todas as situações em que é legalmente admissível o cancelamento de matrículas, incluindo especificamente os VFV (veículos em fim de vida), compatibilizando o CE com o DL 196/2003 (regime jurídico sobre gestão de veículos em fim de vida) que transpõe a Diretiva 2000/53/CE .
- Impõe-se ainda o cancelamento de matrícula, quando ocorram vicissitudes inerentes ao veículo e/ou à propriedade, designadamente:
 - (i) o veículo tenha **desaparecido**, (ii) é **exportado**, (iii) quando **não é utilizado** na via pública, ou (iv) quando tenha sido transferida a propriedade do veículo a terceiro e este não tenha procedido, atempadamente, à **regularização do registo de propriedade**.

Nestes casos, a manutenção da matrícula, implicaria a penalização dos proprietários, designadamente no IUC, quando efetivamente os veículos não estão na sua posse ou não circulam na via pública.

NOTA: A atribuição de matrícula, da competência do IMT, configura uma licença/autorização administrativa que habilita o veículo à circulação na via pública. O cancelamento configura a “revogação” dessa autorização, em função da verificação de determinadas vicissitudes que ocorram durante a vida útil do veículo. Nesta medida, todo o processo de matrícula, desde a sua atribuição, respetivo cancelamento e reposição de matrícula, deveria ser regulado em diploma próprio

Artº 119º - Cancelamento de matrículas



Cancelamento de matrículas, registados no sistema informático do IMT,I.P.
Relativo ao ano de 2011

ANO	CATEGORIA	PRETENSÃO	TOTAL
2011	LIGEIRO	Fim de Vida	75206
2011	LIGEIRO	Oficiosos e/ou Câmaras Municipais	1783
2011	LIGEIRO	Rent-a-car	2993
2011	LIGEIRO	Por ordem do proprietário	14602
2011	LIGEIRO	Cancelamento (ART. 5 DIR. 1999/37)	3146
2011	PESADO	Fim de Vida	1569
2011	PESADO	Oficiosos e/ou Câmaras Municipais	39
2011	PESADO	Por ordem do proprietário	1552
2011	PESADO	Cancelamento (ART. 5 DIR. 1999/37)	693
2011	PESADO	Cancelamento temporário /imobilização do veículo Art.º 119.º-A do CE	77
Total			101660

Aditado ao CE pelo Decreto-lei n.º 82/2011, de 20 de junho, exclusivamente para os veículos de transporte público rodoviário de mercadorias, na sequência da conjuntura económica e financeira internacional de crise internacional, visando uma redução de custos pelas empresas, em caso de imobilização dos respetivos veículos.

- A alteração proposta visa incluir mais duas situações de cancelamento temporário de matrícula, para os seguintes veículos:
 - (i) que deixem de ser utilizados na via pública (cancelamento até 5 anos),
 - (ii) que faltem à inspeção, quando determinada por suspeita de irregularidades nas condições de circulação ou de segurança, sem que a falta seja devidamente justificada (cancelamento até 1 ano).
- **Pretende-se com o cancelamento temporário, evitar distorções com o regime de VFV, essencialmente quanto aos veículos que deixam de ser utilizados na via pública.**
- Findo o prazo do cancelamento temporário, a matrícula terá que ser reposta ou cancelada definitivamente, nos termos do art.º 119.º. do CE.

Obrigada

Ana Pereira de Miranda
Vogal do Conselho Diretivo