

## Projeto de lei n.º 745/XV/1.ª (PSD)

Procede à quinta alteração à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, que aprova o Regime Jurídico do Transporte Coletivo de Crianças e Jovens, publicada no Diário da República n.º 75/2006, Série I-A de 2006-04-17, páginas 2783 - 2787 pela Assembleia da República, alterada pelo Decreto-Lei n.º 101/2021, de 19 de novembro, pela Lei n.º 5/2013 de 22 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 255/2007 de 13 de julho e pela Lei n.º 17-A/2006 de 26 de maio.

Data de admissão: 4 de maio de 2023

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

## ÍNDICE

### I. A INICIATIVA

### II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

### III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

### IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

### V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

### VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

### VIII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

## I. A INICIATIVA

---

A iniciativa legislativa em apreço visa alterar a [Lei n.º 13/2006, de 17 de abril](#)<sup>1</sup>, que aprova o Regime Jurídico do Transporte Coletivo de Crianças e Jovens. Essas alterações incidem concretamente sobre a alínea *b)* do n.º 3 do artigo 5.º, e sobre n.º 2 do artigo 26.º da referida lei.

No caso da alínea *b)* do n.º 3 do artigo 5.º, que trata do licenciamento e identificação de automóveis, é adicionada a condição de suspensão automática da licença quando o automóvel tem uma antiguidade superior a 16 anos, exceto se o n.º 2 do artigo 26.º for aplicável. Ao artigo 26.º, é aditado um número (2) referente à atividade acessória, que diz respeito ao transporte privado e coletivo de crianças em automóveis ligeiros ou pesados de passageiros promovido por pessoas coletivas sem fins lucrativos. Nesse caso, a condição de suspensão prevista na alínea *b)* do n.º 3 do artigo 5.º não se aplica se o automóvel utilizado tiver uma antiguidade não superior a 24 anos, desde que o veículo tenha sido previamente licenciado para esse tipo de transporte e desde que as condições técnicas de circulação e segurança estejam asseguradas.

O proponente realça que o transporte de crianças até aos 16 anos possui regulamentações rigorosas para garantir sua segurança. As medidas incluem licenciamento para empresas e veículos, uso de cintos de segurança e sistemas de retenção adequados, presença de vigilantes qualificados e limitações na idade dos veículos. Durante a pandemia da COVID-19, houve uma redução no transporte de crianças, causando dificuldades financeiras para as empresas. Além disso, a restrição de veículos com mais de 16 anos de matrícula para o transporte exclusivo de crianças visa aprimorar a segurança, embora instituições sociais possam continuar o transporte conjunto de crianças e adultos. No entanto, a renovação das frotas de veículos pode ser desafiadora para estas instituições.

O proponente conclui que, aparentemente, «para o legislador, o problema da idade das viaturas somente surge quando são transportadas crianças sem a presença de adultos,

---

<sup>1</sup> Texto consolidado retirado do sítio da *Internet* do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas nacionais são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consulta efetuada a 18/05/2023.

com exclusão do motorista e dos vigilantes, durante, pelo menos, parte do percurso percorrido, perdendo-se deste modo a verdadeira razão da limitação imposta».

## II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

### ▪ **Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais**

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata (PSD), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#)<sup>2</sup> (Constituição) e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#)<sup>3</sup> (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição e b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea f) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento. Encontra-se redigida sob a forma de artigos, é precedida de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, cumprindo assim os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

São também respeitados os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que esta parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 28 de abril de 2023, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). A 4 de maio foi admitido e baixou na generalidade à Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.<sup>a</sup>),

---

<sup>2</sup> Hiperligação para o sítio da Internet da Assembleia da República.

<sup>3</sup> Hiperligação para o sítio da Internet da Assembleia da República.

por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciado na sessão plenária do dia 11 de maio.

## ▪ Verificação do cumprimento da lei formulário

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, conhecida como [lei formulário](#)<sup>4</sup> contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O título da presente iniciativa legislativa - «Procede à quinta alteração à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, que aprova o Regime Jurídico do Transporte Coletivo de Crianças e Jovens, publicada no Diário da República n.º 75/2006, Série I-A de 2006-04-17, páginas 2783 - 2787 pela Assembleia da República, alterada pelo Decreto-Lei n.º 101/2021, de 19 de novembro, pela Lei n.º 5/2013 de 22 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 255/2007 de 13 de julho e pela Lei n.º 17-A/2006 de 26 de maio» - traduz o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário. Em caso de aprovação, o título poderá ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

A presente iniciativa procede à alteração da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril. Através de consulta do Diário da República Eletrónico verifica-se que a Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, foi alterada pela Lei n.º 17-A/2006 de 26 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 255/2007 de 13 de julho, pela Lei n.º 5/2013 de 22 de janeiro e pelo Decreto-Lei n.º 101/2021, de 19 de novembro, pelo que, em caso de aprovação, esta constitui, efetivamente, a quinta alteração.

O n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário estabelece o dever de indicar, nos diplomas legais que alterem outros, o número de ordem da alteração introduzida e a identificação dos diplomas que procederam a alterações anteriores, o que sucede.

Cabe ainda mencionar que, nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 6.º da lei formulário, deve proceder-se à republicação integral dos diplomas que revistam a forma de lei, em anexo, sempre que «Existam mais de três alterações ao ato legislativo em vigor, salvo se

---

<sup>4</sup> Hiperligação para o sítio da Internet da Assembleia da República.

se tratar de alterações a Códigos». A ser aprovado, o projeto de lei dará origem à quinta alteração à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril; todavia a iniciativa não prevê a sua republicação. Caso seja intenção do legislador promover-la, o texto final da Comissão deverá conter a republicação em anexo, bem como um artigo autónomo no articulado que a preveja.

Em caso de aprovação, esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do Diário da República, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

A iniciativa *sub judice* não contém uma norma de entrada em vigor, pelo que, caso seja aprovada, aplicar-se-á o disposto no n.º 2 do artigo 2.º da lei formulário, que prevê que, na falta de fixação do dia, os diplomas «entram em vigor, em todo o território nacional e estrangeiro, no 5.º dia após a sua publicação». O projeto de lei contém apenas uma norma relativa á produção de efeitos, ainda que com a epígrafe «Entrada em vigor», segundo a qual «a presente lei produz efeitos a partir de 1 de setembro de 2023».

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

#### ▪ **Conformidade com as regras de legística formal**

A elaboração de atos normativos da Assembleia da República deve respeitar as regras de legística formal constantes do [Guia de legística para a elaboração de atos normativos](#),<sup>5</sup> por forma a garantir a clareza dos textos normativos, mas também a certeza e a segurança jurídicas.

Começando pelo título do ato, « na redação do título não se deve integrar a identificação dos atos de alteração anteriores, na medida em que, em situações extremas, a solução contrária poderia conduzir a títulos muito extensos e quase ininteligíveis», ao que acresce a informação sobre o número de ordem de alteração, que já está incluída no artigo 1.º.  
<sup>6</sup>Por maioria de razão, o título não deve ter indicações que em nada contribuam para

---

<sup>5</sup> Documento disponível no sítio da *Internet* da Assembleia da República.

<sup>6</sup> DUARTE, David [et al.] – *Legística: perspectivas sobre a concepção e redacção de actos normativos*. Coimbra : Almedina, 2002. P. 203.

traduzir de forma sintética o conteúdo do ato em causa, como a indicação feita ao número, série, dia e páginas da sua publicação em Diário da República.

Assim, propõe-se que o artigo 1.º faça referência apenas aos elementos de alteração da lei (título, número de ordem de alteração e elenco de alterações anteriores), sem mencionar outros elementos já referidos a propósito do título, incluindo os artigos, números e alíneas dos atos alterados.

Sugere-se ainda que o artigo 2.º contenha uma epígrafe que traduza o conteúdo do artigo e que a informação do proémio se circunscreva a indicar os artigos alterados.

Tendo conta a necessidade de os atos normativos conterem uma «uma linguagem clara e apreensível quanto ao que se pretende introduzir no ordenamento jurídico, não é claro o que se pretende na remissão feita na alínea b) do artigo 5.º para o «n.º 2 do precedente artigo 26.º» nem na remissão feita no n.º 1 do artigo 26.º para a «antecedente alínea b) do n.º 3 do artigo 5.º» - notando que «precedente» e «antecedente» são sinónimos -, pelo que se sugere que se pondere uma nova redação.

O artigo 26.º em vigor apenas possui um corpo, que, pela introdução de um n.º 2, passa a n.º 1, pelo que deve ser dada a indicação expressa de que o n.º 1 era o anterior corpo do artigo<sup>7</sup>.

A iniciativa em apreço não nos suscita outras questões pertinentes no âmbito da legística formal, na presente fase do processo legislativo, sem prejuízo de análise mais detalhada a ser efetuada no momento da redação final.

### III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

---

O transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos é regulado pela [Lei n.º 13/2006, de 17 de abril](#)<sup>8</sup>, que define o regime jurídico do seu transporte de e para os estabelecimentos de educação e ensino, creches, jardins de infância e outras instalações ou espaços em que decorram atividades educativas ou formativas, designadamente para locais destinados à prática de atividades desportivas ou culturais, visitas de estudo e outras

---

<sup>7</sup> Refira-se ainda que este n.º 2 aditado ao artigo 26.º contém três «desde», o que também não auxilia uma correta interpretação da norma.

<sup>8</sup> Com origem nos [Projetos de Lei n.ºs 22/X/1.ª \(PEV\)](#) e [26/X/1.ª \(CDS-PP/PSD\)](#).

deslocações organizadas para ocupação de tempos livres.

Nos termos do [artigo 2.º](#), este regime jurídico aplica-se «ao transporte de crianças realizado em automóvel ligeiro ou pesado de passageiros, público ou particular, efectuado como actividade principal ou acessória<sup>9</sup>», ficando fora do seu âmbito os transportes em táxi<sup>10</sup> e os transportes públicos regulares de passageiros<sup>11</sup>, salvo se estes forem especificamente contratualizados para o transporte de crianças.

O presente diploma revogou a legislação que anteriormente regulava esta matéria, nomeadamente a [Portaria n.º 344/78, 29 de junho](#), que estabelecia as normas relativas às características de veículos mistos no transporte exclusivo de alunos, e o n.º 2 do [artigo 12.º](#) do [Decreto-Lei 299/84](#)<sup>12</sup>, de 5 de setembro, que permitia sentar mais do que uma criança num lugar nestes transportes, se elas tivessem menos de 12 anos e os bancos não tivessem separação de lugares individuais.

Esta atividade só pode ser exercida, como atividade principal, por pessoas singulares ou coletivas licenciadas pelo [Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.](#)<sup>13</sup> (IMT). Nos termos da [Portaria n.º 1350/2006, de 27 de novembro](#), o licenciamento é titulado por um alvará, com validade máxima de 5 anos, emitido e renovável mediante a comprovação de que a entidade – todos os administradores, gerentes ou diretores, no caso de pessoa coletiva, ou o próprio, no caso de pessoa singular – possui ou mantém o único requisito de acesso à atividade exigido pelo [artigo 4.º](#) da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril: a idoneidade. O n.º 3 deste artigo elenca as situações que indiciam falta de idoneidade: a declaração

<sup>9</sup> O n.º 2 do mesmo artigo considera como atividade acessória a que se efetua como complemento da atividade principal da desenvolvida pela entidade transportadora.

<sup>10</sup> A atividade de transportes em táxi é regulada pelo [Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto](#) (texto consolidado). Encontram-se pendentes, para apreciação na generalidade, duas iniciativas legislativas que visam este diploma: a [Proposta de Lei n.º 63/XV/1.ª \(GOV\)](#) e o [Projeto de Lei n.º 766/XV/1.ª \(PCP\)](#).

<sup>11</sup> O acesso à atividade dos transportes rodoviários de passageiros por meio de veículos com mais de nove lugares rege-se pelo [Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro](#) (texto consolidado), tendo o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros sido aprovado pela [Lei n.º 52/2015, de 9 de junho](#) (texto consolidado).

<sup>12</sup> Este decreto-lei foi revogado pelo [Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro](#), que concretiza o quadro de transferência de competências para os órgãos municipais e para as entidades intermunicipais no domínio da educação.

<sup>13</sup> No âmbito do exercício das funções de regulamentação técnica, de licenciamento, coordenação, fiscalização e planeamento no setor dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas e na vertente económica do setor dos portos comerciais e transportes marítimos, que integram a sua missão. O IMT rege-se pelo [Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro](#), alterado pelos [Decretos-Leis n.ºs 44/2014, de 20 de março](#), [77/2014, de 14 de maio](#), [83/2015, de 21 de maio](#), e [79/2016, de 23 de novembro](#).

judicial de delincente por tendência ou a condenação por decisão transitada em julgado em pena de prisão efetiva, pela prática de qualquer crime que atente contra a vida, a integridade física ou a liberdade pessoal, ou pela prática de crime contra a liberdade e a autodeterminação sexual.

É também permitido o exercício da atividade a entidades que efetuem transporte coletivo de crianças como complemento ou acessório da sua atividade principal, desde que façam prova de que se encontram devidamente constituídas e de que a atividade principal implica o transporte de crianças.

As empresas titulares de alvará emitido pelo IMT, bem como as entidades que efetuem transporte coletivo de crianças como complemento ou acessório da sua atividade principal, podem licenciar veículos com idade até 16 anos, a contar da data da 1.<sup>a</sup> matrícula. As licenças têm validade máxima de 2 anos e caducam em simultâneo com os alvarás.

No âmbito da pandemia da doença COVID-19, o Governo aprovou um conjunto medidas excecionais e temporárias, entre as quais o [Decreto-Lei n.º 101/2021, de 19 de novembro](#), que permite, nos anos letivos de 2021/2022 e 2022/2023, a utilização de veículos com idade não superior a 18 anos para o transporte de crianças. Esta medida fundamentou-se no facto de, durante uma significativa parte dos anos de 2020 e 2021, se ter verificado a suspensão das atividades letivas e não letivas e formativas presenciais, o que levou a que o transporte público e particular de crianças e jovens tenha sofrido uma redução significativa, com a subutilização dos veículos afetos a estes serviços.

O [artigo 6.º](#) da lei exige a certificação dos motoristas destes transportes, que têm de possuir um certificado emitido pelo IMT, válido por cinco anos. Para tal, têm de: frequentar com aproveitamento uma ação de formação, para primeira emissão do certificado, ou de formação complementar, para renovação do certificado, ministrada por entidade formadora reconhecida nos termos do [Despacho n.º 10011/2007, de 30 de maio](#); ter habilitação legal para conduzir a categoria do veículo em causa, com experiência de, pelo menos, dois anos; ter documento comprovativo de aprovação em exame físico e psicológico, nos termos exigidos para motoristas de automóveis pesados de passageiros; e ter idoneidade<sup>14</sup>, comprovada por Certidão do Registo Criminal e Certidão de Registo de Infrações do Condutor, emitida pela [Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária](#) (ANSR).

---

<sup>14</sup> O [artigo 7.º](#) da lei elenca as situações indiciadoras de falta de idoneidade do motorista.



Nestes veículos deve existir pelo menos um vigilante, exigindo a lei a presença de dois vigilantes quando o veículo transportar mais de 30 crianças ou jovens ou tiver dois pisos.

Ao contrário do até aí permitido, o [artigo 10.º](#) da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, afasta qualquer possibilidade de sentar mais do que uma criança num lugar, não permitindo também o transporte de crianças não sentadas. Todos os lugares do veículo têm de estar equipados com cinto de segurança.

Para além disso, os veículos para transporte de crianças e jovens têm de estar equipados com tacógrafo devidamente homologado<sup>15</sup>, extintor de incêndios e caixa de primeiros socorros<sup>16</sup>.

As infrações à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, constituem contraordenações, nos termos do [regime geral dos ilícitos de mera ordenação social](#)<sup>17</sup>, podendo ser aplicadas as sanções acessórias de apreensão e perda do objeto da infração, incluindo o produto do benefício obtido pelo infrator, de interdição temporária do exercício pelo infrator da profissão ou atividade a que a contraordenação respeita, ou revogação do alvará ou da licença.

## IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

- **Âmbito da União Europeia**
- A política comum de transportes encontra-se prevista na alínea g) do n.º 2 do artigo 4.º do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#) (TFUE), constituindo uma competência partilhada da União Europeia (EU) e os Estados-Membros.
- Em 2011, a Comissão europeia publicou o seu Livro Branco sobre o futuro dos transportes até 2050, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» [[COM\(2011\)0144](#)], onde estipulou vários objetivos de orientação política como a criação de um espaço único europeu dos transportes e descarbonizar a mobilidade nas cidades até 2030, entre outros. Em 2016, a Comissão apresentou um relatório, sob a forma de documento de trabalho [[SWD\(2016\)0226](#)], sobre os progressos obtidos na execução do programa decenal do Livro Branco de 2011.

<sup>15</sup> Nos termos do [Decreto-Lei n.º 169/2009, de 31 de julho](#) (texto consolidado).

<sup>16</sup> Nos termos dos [Despachos n.ºs 15680/2002, de 10 de julho](#), e [25879/2006, de 21 de dezembro](#).

<sup>17</sup> Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro. Texto consolidado.

- Neste mesmo contexto, a Comissão publicou a comunicação intitulada «Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica» [[COM\(2016\)0501](#)], na qual propôs medidas para acelerar a descarbonização dos transportes europeus, destacando que «para reforçar os transportes públicos e contribuir para a redução das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte rodoviário, a Comissão está a preparar medidas que permitam impulsionar os serviços de autocarros como ainda realçou que o intercâmbio de boas práticas e a implantação de novas tecnologias a nível local devem ser facilitados mediante iniciativas como o Pacto de Autarcas, a iniciativa Cidades e Comunidades Inteligentes/Parceria Europeia de Inovação e a iniciativa CIVITAS para transportes mais limpos e eficazes nas cidades».
- Em dezembro de 2020, a Comissão apresentou a sua Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente, juntamente com um plano de ação contendo 82 iniciativas para orientar os trabalhos até 2024 [[COM\(2020\)0789](#)]. A estratégia estabeleceu um roteiro que visou colocar firmemente os transportes europeus no caminho certo para um futuro sustentável e inteligente, destacando uma das iniciativas emblemáticas “Tornar a mobilidade Interurbana e urbana mais sustentável”, onde a Comissão prevê que «serão tomadas medidas para criar um sistema global de transportes no qual os investimentos da UE, as ajudas governamentais, as regras de atribuição de capacidade e as obrigações de serviço público (OSP) sejam orientados para satisfazer as necessidades de mobilidade e incentivar diferentes opções multimodais».
- De referir, neste âmbito que o [Banco Europeu de Investimento](#) (BEI), em 2020, [defendia](#) que uma atualização para veículos mais ecológicos ou construção de um sistema de trânsito em massa (metro, autocarros, etc), requeria grandes investimentos, pelo que envolver o sector privado e otimizar a utilização de recursos públicos escassos para implementar transportes sustentáveis era crucial, concluindo que, o BEI, enquanto banco climático da UE, estava a contribuir para a transição de um transporte mais sustentável e verde.
- No mesmo sentido, um [estudo](#) de 2019 solicitado pela [Comissão de Transporte e Turismos](#)<sup>18</sup> do Parlamento Europeu, sobre o Financiamento de projetos de transporte pela UE, destaca que, no âmbito das ações que visam os objetivos ambientais da UE, o [Fundo de Coesão](#) podia apoiar outros modos de transporte, tais como o transporte

---

<sup>18</sup> A Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu organizará, no dia 25 de maio, uma reunião interparlamentar subordinada ao tema «[Atingir os objetivos do setor dos transportes da iniciativa "Fit for 55" a nível nacional - oportunidades e desafios](#)».

intermodal e a sua interoperabilidade, os transportes urbanos limpos e os transportes públicos.

- Por fim, destacar que o [NextGenerationEU](#), através do [Mecanismo de Recuperação e Resiliência](#), previu fundos para a promoção de tecnologias limpas duradouras, a fim de acelerar a utilização de transportes e estações de carregamento e reabastecimento sustentáveis, acessíveis e inteligentes, bem como a extensão dos transportes públicos, podendo os Estados-Membros recorrer a estes financiamentos através dos [seus Planos de Recuperação e Resiliência](#).

- **Âmbito internacional**  
**Países analisados**

Apresenta-se, de seguida, o enquadramento internacional referente a Espanha e a França.

## ESPAÑA

Neste país, a matéria em apreço encontra-se regulada pelos seguintes atos normativos:

[Real Decreto 443/2001, de 27 de abril](#)<sup>19</sup> (consolidado), sobre *Condiciones de Seguridad en el Transporte Escolar y de Menores*;

[Real Decreto 667/2015, de 17 de julio](#), por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados.

O [Real Decreto 443/2001, de 27 de abril](#), cujo âmbito de aplicação são:

- a) Os transportes públicos regulares rodoviários para uso especial de alunos do ensino secundário, quando pelo menos um terço, ou mais, dos alunos transportados tinha menos de dezasseis anos de idade no momento do início do ano letivo correspondente;

---

<sup>19</sup> Texto consolidado retirado do portal legislativo 'Boe.es'. Todas as referências legislativas relativas a Espanha são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas a 22/05/2023.

- b) As viagens de transporte coletivo rodoviário regular de passageiros para uso geral em que metade ou mais dos lugares do veículo tenham sido previamente reservados a passageiros com idade inferior a dezasseis anos;
- c) Os transportes públicos ocasionais de passageiros em autocarro, quando três quartos, ou mais, dos passageiros tenham idade inferior a dezasseis anos;
- d) O transporte rodoviário privado complementar de passageiros, quando um terço ou mais dos passageiros tiver idade inferior a dezasseis anos.

determina, no seu [artículo 3](#), que, regra geral, apenas os veículos que não ultrapassem, no início do ano letivo, a idade de dez anos, contados a partir da sua primeira matrícula, podem prestar serviços regulares de transporte público rodoviário de uso especial de crianças e jovens e ser afetos, se for caso disso, às autorizações de transporte regular de uso especial.

É, no entanto, permitida a afetação de veículos com mais de dez anos, desde que o veículo não tenha mais de dezasseis anos, contados a partir da sua primeira matrícula, no início do ano letivo, devendo o requerente comprovar que o veículo foi anteriormente utilizado para o mesmo tipo de transporte, ou apresentar o certificado de abate de outro veículo que, no ano letivo em curso ou no anterior, tenha sido afeto a uma autorização de transporte regular para uso especial de crianças em idade escolar.

O diploma previa ainda, na sua [Disposición transitoria segunda](#), relativa ao *Régimen transitorio en materia de antigüedad de los vehículos de transporte*, que os veículos que, na data de entrada em vigor do diploma sejam utilizados como transportes coletivos de crianças e jovens, e que tenham mais de treze anos desde a sua primeira matrícula, poderão continuar a ser utilizados para a prestação desse transporte até ao final do ano letivo de 2003-2004, salvo se tiverem completado dezoito anos num ano letivo anterior, caso em que não poderão continuar a ser utilizados a partir do final desse ano.

Não foi encontrada qualquer situação de exceção relativa a veículos propriedade de pessoas coletivas sem fins lucrativos.

## FRANÇA

Em França, e desde a aprovação da [Loi n° 2015-991 du 7 août 2015<sup>20</sup>](#) portant nouvelle organisation territoriale de la République, compete às regiões a organização do transporte escolar, considerado um serviço público regular nos termos do [article L. 3111-7](#) do [code des transports](#).

O termo "transporte escolar" designa tanto o transporte organizado para os alunos (escolas, colégios e liceus) através de linhas regulares ou de percursos especiais (autocarros) como a organização criada para assegurar o transporte de alunos e estudantes deficientes, sendo serviço público regular de transporte rodoviário criado para proporcionar, principalmente e em benefício dos alunos, o acesso aos estabelecimentos de ensino ([Code de l'Éducation](#)).

Os transportes organizados por iniciativa das escolas no âmbito do ensino (cantinas, piscinas, atividades desportivas, etc.) não constituem transportes escolares, mas sim serviços privados de transporte rodoviário não urbano.

O [code des transports](#) prevê, no seu [article R3122-6](#), que a questão da idade máxima dos veículos de transporte com condutor seja objeto de diploma conjunto dos Ministro dos Transportes e Ministro da Economia.

De acordo com as alterações introduzidas pelo [Arrêté du 19 juillet 2021](#) modifiant temporairement la limite d'ancienneté des véhicules de transport avec chauffeur et des véhicules motorisés à deux ou trois roues, com as alterações introduzidas pelo [Arrêté du 13 avril 2022](#) modifiant l'arrêté du 19 juillet 2021 modifiant temporairement la limite d'ancienneté des véhicules de transport avec chauffeur et des véhicules motorisés à deux ou trois roues o limite de antiguidade dos veículos de transporte com condutor é de 7 anos.

Não foi encontrada qualquer situação de exceção relativa a veículos propriedade de pessoas coletivas sem fins lucrativos.

## V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

---

---

<sup>20</sup> Diploma consolidado retirado do portal legislativo [Legifrance.gouv.fr](#). Todas as referências legislativas relativas a França são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas a 22/05/2023.

- **Iniciativas pendentes e antecedentes Parlamentares**

Consultada a base de dados da Atividade Parlamentar, foi possível verificar não existirem registos de iniciativas ou petições sobre matéria idêntica ou conexapendentes ou antecedentes

## **VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS**

---

- **Consultas obrigatórias**

O Presidente da 6.<sup>a</sup> Comissão promoveu, nos termos regimentais, no dia 29 de maio de 2023, a emissão de parecer pela Associação Nacional de Municípios Portugueses e pela Associação Nacional de Freguesias .

Assim que forem recebidos, os referidos pareceres estarão disponíveis para consulta na [página eletrónica](#) da iniciativa.

- **Consultas facultativas**

Atendendo à matéria em causa a Comissão pode, se assim o deliberar, consultar o [IMT](#), a [ANSR](#), e a [Autoridade da Mobilidade e dos Transportes](#).

Atento o objeto da iniciativa, poderão ser ainda promovidas consultas a entidades privadas dedicadas à segurança rodoviária, entre outras entidades que venham a ser consideradas pertinentes.

## **VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO**

---

PORTUGAL. Leis, decretos, etc. Código da Estrada – **Código da Estrada : anotado : regulamento do Código da Estrada : regulamento de sinalização de trânsito : codificação das infracções**. 2<sup>a</sup> ed. Lisboa : Encontro da Escrita, 2016. 670 p. ISBN 978-989-8773-10-4. Cota: 12.06.2 – 136/2016.

Resumo: Os autores da obra indicada têm a motivação de reforçar o contributo que entendem dar para todos os cidadãos condutores e, dessa forma, elevar a consciência cívica, ética e comportamental dos condutores que deve pautar nas estradas. De acordo com os autores, o «Código da Estrada» sofreu alterações desde a sua criação, tendo sido as mesmas introduzidas com vista à prevenção, entre outros, da condução sob influência do álcool, especialmente para os condutores em regime probatório e para os condutores de veículos de socorro ou serviço urgente, de transporte coletivo de crianças, de táxis e de veículos pesados de passageiros, entre outros.

Nesta segunda edição do código, foi feita uma revisão e atualização de algumas referências, para que sejam um auxílio à consolidação do conhecimento das regras de circulação rodoviária para cada condutor, assim como, para que observem um conjunto de regras que tornem possível a sua interação na utilização das estradas, de forma a valorizarem fatores que minimizam riscos e danos potenciais.