



DIÁRIO da Assembleia da República

VII LEGISLATURA

2.ª SESSÃO LEGISLATIVA (1996-1997)

REUNIÃO PLENÁRIA DE 11 DE JULHO DE 1997

Presidente: Ex.^{mo} Sr. António de Almeida Santos

Secretários: Ex.^{mos} Srs. Artur Rodrigues Pereira dos Penedos
João Cerveira Corregedor da FONSECA

SUMÁRIO

O Sr. Presidente declarou aberta a sessão às 10 horas e 35 minutos.

Deu-se conta da entrada na Mesa do projecto de lei n.º 396/VII. A Câmara apreciou, na generalidade, a proposta de lei n.º 110/VII — Autoriza o Governo a proceder à revisão do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, cuja

apresentação foi feita pelo Sr. Secretário de Estado da Administração Interna (Armando Vara). Em seguida usaram da palavra, a diverso título, além daquele orador, os Srs. Deputados Moura e Silva (CDS-PP), Laurentino Dias (PS), Miguel Macedo (PSD), João Amaral (PCP) e Luís Nobre (PSD).

O Sr. Presidente encerrou a sessão eram 12 horas e 5 minutos.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, temos quórum, pelo que declaro aberta a sessão.

Eram 10 horas e 35 minutos.

Estavam presentes os seguintes Srs. Deputados:

Partido Socialista (PS):

Acácio Manuel de Frias Barreiros.
Agostinho Marques Moleiro.
Alberto de Sousa Martins.
Albino Gonçalves da Costa.
Aníbal Marcelino Gouveia.
António Alves Marques Júnior.
António Alves Martinho.
António Bento da Silva Galamba.
António de Almeida Santos.
António Fernandes da Silva Braga.
António Fernando Marques Ribeiro Reis.
António José Gavino Paixão.
António Rui Esteves Solheiro.
Arlindo Cipriano Oliveira.
Arnaldo Augusto Homem Rebelo.
Artur Clemente Gomes de Sousa Lopes.
Artur Miguel Claro da Fonseca Mora Coelho.
Artur Rodrigues Pereira dos Penedos.
Carlos Alberto Dias dos Santos.
Carlos Justino Luís Cordeiro.
Carlos Manuel Amândio.
Carlos Manuel Luís.
Cláudio Ramos Monteiro.
Domingos Fernandes Cordeiro.
Eduardo Ribeiro Pereira.
Elisa Maria Ramos Damião.
Fernando Alberto Pereira de Sousa.
Fernando Alberto Pereira Marques.
Fernando Antão de Oliveira Ramos.
Fernando Garcia dos Santos.
Fernando Manuel de Jesus.
Fernando Pereira Serrasqueiro.
Francisco Fernando Osório Gomes.
Francisco José Pereira de Assis Miranda.
Francisco José Pinto Camilo.
Francisco Manuel Pepino Fonenga.
Gonçalo Matos Correia de Almeida Velho.
Henrique José de Sousa Neto.
João Carlos da Costa Ferreira da Silva.
João Rui Gaspar de Almeida.
Joaquim Moreira Raposo.
Joel Eduardo Neves Hasse Ferreira.
Jorge Lacão Costa.
Jorge Manuel Damas Martins Rato.
Jorge Manuel Fernandes Valente.
Jorge Manuel Gouveia Strecht Ribeiro.
José Adelmo Gouveia Bordalo Junqueiro.
José Afonso Teixeira de Magalhães Lobão.
José Alberto Cardoso Marques.
José António Ribeiro Mendes.
José Carlos Correia Mota de Andrade.
José Carlos da Cruz Lavrador.
José Carlos das Dores Zorrinho.
José Carlos Lourenço Tavares Pereira.
José da Conceição Saraiva.
José de Matos Leitão.
José Ernesto Figueira dos Reis.

José Fernando Rabaça Barradas e Silva.
José Manuel de Medeiros Ferreira.
José Manuel Niza Antunes Mendes.
José Manuel Rosa do Egito.
José Manuel Santos de Magalhães.
José Pinto Simões.
Jovita de Fátima Romano Ladeira Matias.
Júlio Manuel de Castro Lopes Faria.
Laurentino José Monteiro Castro Dias.
Luís Afonso Cerqueira Natividade Candal.
Luís Pedro de Carvalho Martins.
Manuel Alberto Barbosa de Oliveira.
Manuel Alegre de Melo Duarte.
Manuel António dos Santos.
Manuel Francisco dos Santos Valente.
Manuel Jorge Pedrosa Forte de Goes.
Manuel Martinho Pinheiro dos Santos Gonçalves.
Manuel Porfírio Vargas.
Maria Amélia Macedo Antunes.
Maria Celeste Lopes da Silva Correia.
Maria da Luz Gameiro Beja Ferreira Rosinha.
Maria do Carmo de Jesus Amaro Sequeira.
Maria do Rosário Lopes Amaro da Costa da Luz Carneiro.
Maria Fernanda dos Santos Martins Catarino Costa.
Maria Helena do Rêgo da Costa Salema Roseta.
Maria Isabel Ferreira Coelho de Sena Lino.
Maria Jesuína Carrilho Bernardo.
Martim Afonso Pacheco Gracias.
Miguel Bernardo Ginestal Machado Monteiro Albuquerque.
Natalina Nunes Esteves Pires Tavares de Moura.
Nelson Madeira Baltazar.
Nuno Manuel Pereira Baltazar Mendes.
Osvaldo Alberto Rosário Sarmento e Castro.
Paulo Jorge dos Santos Neves.
Pedro Luís da Rocha Baptista.
Pedro Ricardo Cavaco Castanheira Jorge.
Raimundo Pedro Narciso.
Rosa Maria da Silva Bastos da Horta Albernaz.
Rui do Nascimento Rabaça Vieira.
Rui Manuel dos Santos Namorado.
Rui Manuel Palácio Carreteiro.
Sérgio Carlos Branco Barros e Silva.
Sónia Ermelinda Matos da Silva Fertuzinhos.
Víctor Brito de Moura.

Partido Social Democrata (PSD):

Adalberto Paulo da Fonseca Mendo.
Adriano de Lima Gouveia Azevedo.
Álvaro dos Santos Amaro.
Amândio Santa Cruz Domingues Basto Oliveira.
António Costa Rodrigues.
António de Carvalho Martins.
António Fernando da Cruz Oliveira.
António Joaquim Correia Vairinhos.
António José Barradas Leitão.
António Manuel Taveira da Silva.
António Moreira Barbosa de Melo.
António Paulo Martins Pereira Coelho.
António Roleira Marinho.
António Soares Gomes.
Arménio dos Santos.
Artur Ryder Torres Pereira.
Bernardino Manuel de Vasconcelos.
Carlos Eugénio Pereira de Brito.
Carlos Manuel Duarte de Oliveira.

Carlos Manuel Marta Gonçalves.
 Carlos Miguel Maximiano de Almeida Coelho.
 Domingos Dias Gomes.
 Duarte Rogério Matos Ventura Pacheco.
 Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares.
 Fernando José Antunes Gomes Pereira.
 Fernando Manuel Alves Cardoso Ferreira.
 Fernando Pedro Peniche de Sousa Moutinho.
 Fernando Santos Pereira.
 Filomena Maria Beirão Mortágua Salgado Freitas Bordalo.
 Francisco Antunes da Silva.
 Francisco José Fernandes Martins.
 Francisco Xavier Pablo da Silva Torres.
 Guilherme Henrique Valente Rodrigues da Silva.
 Hermínio José Sobral Loureiro Gonçalves.
 Hugo José Teixeira Velosa.
 João Álvaro Poças Santos.
 João Bosco Soares Mota Amaral.
 João Carlos Barreiras Duarte.
 João do Lago de Vasconcelos Mota.
 Joaquim Manuel Cabrita Neto.
 Jorge Paulo de Seabra Roque da Cunha.
 José Álvaro Machado Pacheco Pereira.
 José Augusto Gama.
 José Augusto Santos da Silva Marques.
 José Bernardo Veloso Falcão e Cunha.
 José de Almeida Cesário.
 José Guilherme Reis Leite.
 José Júlio Carvalho Ribeiro.
 José Luís Campos Vieira de Castro.
 José Luís de Rezende.
 Moreira da Silva.
 José Macário Custódio Correia.
 José Manuel Costa Pereira.
 José Mário de Lemos Damião.
 José Mendes Bota.
 Lucília Maria Samoreno Ferra.
 Luís Carlos David Nobre.
 Luís Filipe Menezes Lopes.
 Luís Manuel Gonçalves Marques Mendes.
 Luís Maria de Barros Serra Marques Guedes.
 Manuel Acácio Martins Roque.
 Manuel Alves de Oliveira.
 Manuel Castro de Almeida.
 Manuel Maria Moreira.
 Maria Eduarda de Almeida Azevedo.
 Maria Fernanda Cardoso Correia da Mota Pinto.
 Maria Luísa Lourenço Ferreira.
 Maria Teresa Pinto Basto Gouveia.
 Mário da Silva Coutinho Albuquerque.
 Miguel Bento Martins da Costa de Macedo e Silva.
 Miguel Fernando Cassola de Miranda Relvas.
 Pedro Domingos de Souza e Holstein Campilho.
 Pedro Manuel Cruz Roseta.
 Pedro Manuel Mamede Passos Coelho.
 Rolando Lima Lalanda Gonçalves.
 Rui Fernando da Silva Rio.
 Sérgio André da Costa Vieira.

Partido do Centro Democrático Social — Partido Popular (CDS-PP):

António Afonso de Pinto Galvão Lucas.
 Armelim Santos Amaral.
 Augusto Torres Boucinha.
 Fernando José de Moura e Silva.

Gonçalo Filipe Ribas Ribeiro da Costa.
 Jorge Alexandre Silva Ferreira.
 Manuel José Flores Ferreira dos Ramos.
 Nuno Kruz Abecasis.

Partido Comunista Português (PCP):

António Filipe Gaião Rodrigues.
 António João Rodeia Machado.
 Bernardino José Torrão Soares.
 João António Gonçalves do Amaral.
 João Cerveira Corregedor da Fonseca.
 José Fernando Araújo Calçada.
 Lino António Marques de Carvalho.
 Luís Manuel da Silva Viana de Sá.
 Maria Odete dos Santos.
 Octávio Augusto Teixeira.

Partido Ecologista Os Verdes (PEV):

Heloísa Augusta Baião de Brito Apolónia.
 Isabel Maria de Almeida e Castro.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, o Sr. Secretário vai dar conta do expediente.

O Sr. Secretário (Artur Penedos): — Sr. Presidente e Srs. Deputados, deu entrada na Mesa, e foi admitido, o projecto de lei n.º 396/VII — Reforço da garantia dos contribuintes e da cidadania fiscal (PSD), que baixou à 1.ª Comissão.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, vamos iniciar o debate da proposta de lei n.º 110/VII — Autoriza o Governo a proceder à revisão do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio.

Para introduzir o debate, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna (Armando Vara): — Sr. Presidente, Sr.º e Srs. Deputados: O diagnóstico da situação do País em relação à sinistralidade rodoviária é sobejamente conhecido, pelo que se torna desnecessário repeti-lo perante a Assembleia da República.

O que importa agora, face à dimensão do problema, é encontrar as soluções mais adequadas. É isso que o Governo pretende ao solicitar ao Parlamento autorização para rever o Código da Estrada.

Importa, desde já, referir que não encaramos o Código da Estrada ou esta revisão como o remédio para todos os males. Pelo contrário, o Código é uma peça importante, mas apenas isso. É uma peça de um programa mais vasto, que procura atacar o problema nas suas três mais importantes componentes: o veículo, a via e o condutor.

A ideia de que é preciso atacar o problema nas suas diversas componentes ditou a necessidade de definir uma estratégia que permitisse uma acção concertada de todos os órgãos da Administração Pública e entidades privadas directa ou indirectamente relacionadas com o problema. Para isso criámos o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária, que se encontra em pleno funcionamento, acompanhando a execução do Plano Integrado de Segurança Rodoviária, pela primeira vez elaborado em Portugal.

A constatação de que a sinistralidade rodoviária não é um problema apenas do Governo, mas um problema do

Estado, levou-nos a incluir as autarquias nas Comissões Distritais de Segurança Rodoviária, dado que, em 53% dos acidentes com mortos, intervém sempre um veículo de duas rodas, com condutor maioritariamente licenciado pelas autarquias, e ainda que cerca de 45% dos acidentes com mortos se verifica em ambiente rodoviário urbano de jurisdição municipal, com especial incidência, ao nível dos mortos, nos peões, idosos e crianças.

As alterações ao Código da Estrada agora propostas terão, pois, de ser consideradas na lógica do Sistema Integrado de Segurança Rodoviária que estamos a implementar e que é muito mais amplo, porque contempla acções coordenadas sobre todas as componentes do sistema.

Senão, vejamos: em relação ao veículo, procurámos agir sobre as condições de segurança, reformulando o sistema de inspecções periódicas obrigatórias, que passou a estar submetido a uma lógica de aumento de segurança rodoviária, introduzindo uma malha normativa mais rigorosa e apertada nas inspecções sobre veículos sujeitos a maior desgaste ou vocacionados para uso de natureza pública e sobre veículos sinistrados, ao mesmo tempo que diminuímos o número de inspecções sobre os veículos de uso pessoal até ao oitavo ano de vida. Procurámos ainda credibilizar o sistema e temos já em fase de conclusão o projecto de decreto que regulamentará o acesso a esta actividade.

No que se refere a intervenções sobre a via, lançámos, no início de 1996, um programa de apoio aos municípios, para eliminação de pontos negros no interior das localidades, que prevê a participação financeira do Estado em 50% do investimento para todas as obras de iniciativa municipal destinadas a eliminar pontos de acumulação de acidentes ou a aumentar as condições de segurança. Este programa tem conhecido uma adesão cada vez mais significativa, tendo sido, até agora, investido mais de meio milhão de contos.

No plano nacional, a Junta Autónoma de Estradas fez o levantamento dos 100 principais pontos negros — pontos de acumulação de acidentes — e está a executar um programa para a sua eliminação progressiva, com um investimento, já em 1997, de 850 000 contos, que terá continuação nos anos seguintes.

Em relação ao condutor, encontra-se pronto para aprovação o projecto de diploma que reforma o ensino da condução e que visa, no essencial, aumentar o nível de exigência na preparação do futuro condutor, ao mesmo tempo que se procura regularizar, em moldes diferentes, o acesso à actividade do ensino da condução automóvel.

Está em curso a reforma dos exames teóricos e práticos de condução, desde a introdução de um sistema de geração aleatória de testes em computador, no que se refere à componente teórica, até à introdução de novas exigências de preparação da prática de condução, que serão complementadas com uma prova em parque de manobras fechado a partir do próximo ano. Com esse objectivo estão, neste momento, a ser lançados concursos para a construção de 10 parques em 10 distritos, a que se seguirão mais 10 parques, num investimento de cerca de um milhão de contos.

Está já constituído um grupo de peritos, que integra representantes da Direcção-Geral de Viação, do Ministério da Educação e da Prevenção Rodoviária Portuguesa, e que tem como objectivo introduzir nos *curricula* escolares a educação rodoviária e a respectiva componente cívica, peça fundamental para a transformação profunda, isto é, nos médio e longo prazos, do comportamento do cidadão enquanto condutor.

Temos também desenvolvido um grande esforço no sentido de aumentar progressivamente os meios de fiscalização, quer através do aumento dos efectivos da Brigada de Trânsito quer através do reforço em veículos ou em instrumentos de verificação e controlo, com um reforço de investimento, para além dos vultuosos meios já conhecidos em relação às Forças de Segurança, de mais de 0,5 milhões de contos em 1997 para a Brigada de Trânsito, com a certeza de que, aumentando a visibilidade e a proximidade das entidades fiscalizadoras, isso, só por si, induzirá alteração de comportamentos e, portanto, prevenção.

Procedemos agora a um conjunto de alterações ao Código da Estrada, onde assumem particular importância as novas disposições relacionadas com a responsabilidade do condutor, nomeadamente aquelas que procuram induzir alterações no seu comportamento.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Do conjunto das importantes alterações a introduzir no Código da Estrada, permito-me destacar a que prevê que um condutor que praticar, num período de três anos, três infracções punidas com contra-ordenações graves ou muito graves seja obrigatoriamente submetido a novo exame de condução, para além de outras sanções que o tribunal vier a determinar.

É uma medida que procura induzir uma alteração de comportamento, já que, após a primeira infracção, começará a contar o prazo de três anos, funcionando, por isso, como um sistema de prémios e sanções.

A introdução da figura da reincidência, em termos análogos aos da lei penal, ocupará também uma posição destacada, precisamente porque é imperativo penalizar aqueles que, de forma militante reincidente, teimam em pôr a sua vida e a dos outros em perigo, desrespeitando sistematicamente as mais elementares normas de segurança.

Assim, a partir de 1 de Janeiro de 1998, todos aqueles que, no período de três anos, cometem três infracções graves ou muito graves poderão vir a ser sujeitos quer a um exame psicológico quer a um novo exame de condução, podendo mesmo, se a reincidência na prática de actos de grave desrespeito das regras fundamentais do trânsito persistir com regularidade, tal como a dependência do álcool ou da droga, virem a ser punidos com a cassação da licença de condução e a submissão à medida de segurança de interdição de concessão de novo título, a aplicar pela autoridade judicial, sob o registo de um novo conceito que este novo Código introduz, o de «*idoneidade para o exercício da condução*», a par com a criminalização da condução sem carta.

Também se introduzem alterações no que se refere aos condutores de veículos de duas rodas, em particular nas faixas etárias mais jovens, para que, numa lógica formativa e de prevenção, o seu primeiro contacto com o mundo da circulação rodoviária seja de responsabilidade e não de facilidade, defensivo e não agressivo, de respeito pelas regras fundamentais e não de atropelo, ao mesmo tempo que se permite a condução de motociclos até 125 cm³ de cilindrada a partir dos 16 anos de idade.

Por outro lado, para dar efectivo conteúdo a uma política de fiscalização rodoviária, o novo Código consagra um domicílio do condutor para efeitos de notificação por infracções cometidas no exercício de condução, pretendendo-se, com isto, aperfeiçoar o mecanismo de imputação legal de responsabilidade.

Finalmente, adoptou-se, também aqui, uma política de descentralização de competências em relação aos municípios. Assim, o licenciamento de veículos agrícolas e flo-

restais, a regulamentação do trânsito de animais e de veículos de tracção animal e a possibilidade de determinação de limites mais baixos ou mais altos de velocidade nas vias de jurisdição municipal passam também a ser da iniciativa dos municípios.

Sr. Presidente, Sr.^{as} e Srs. Deputados: Em matéria de segurança rodoviária, dadas a profundidade e a gravidade do problema, não é possível intervir de forma avulsa ou casuística. Por isso, delineámos um vasto programa, no interior do qual se situa o Código da Estrada. Estabelecemos medidas de curto prazo e preparamos um plano estratégico para os médio e longo prazos.

Temos consciência de que a solução deste grave problema, que a todos afecta, não é fácil. Sabemos também que só através de uma combinação eficaz das diversas componentes que podem concorrer para a redução da sinistralidade será possível obter resultados visíveis. E sabemos também que o percurso é longo. Mas estamos certos de que, com a compreensão e a colaboração de todos, Portugal poderá sair finalmente desse lugar pouco digno, que é o *podium* dos de maior sinistralidade da Europa.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Moura e Silva.

O Sr. Moura e Silva (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado da Administração Interna, o Governo propõe-se, com a proposta de lei que aqui nos traz, rever o Código da Estrada, em especial no domínio sancionatório, tendo em atenção os objectivos de prevenção e segurança rodoviárias.

Pois bem! Estamos plenamente de acordo com a necessidade de encontrar as medidas e os mecanismos tidos como essenciais para combater a elevada taxa de sinistralidade que se verifica no nosso país.

O Governo entende, de acordo com a exposição feita, que o problema se resolve pelo único e simples facto de aumentar a medida das penas e das coimas. Considero muito pouco, por isso, Sr. Secretário de Estado, parece-me que o Governo nesta matéria merece pagar multa por ficar aquém do que seria desejável.

Vale a pena referir que as últimas alterações verificadas tinham os mesmos objectivos, os mesmos pressupostos e curiosamente não tiveram os mesmos resultados que todos desejariam, ou seja, o conceito de penalizar para moralizar não funcionou.

Quando dizemos que o Governo, aparentemente, se fica por pouco é porque esperávamo que dissesse algo acerca de novos métodos de aprendizagem, ou seja, o ensino da condução, fora dos casos legalmente previstos actualmente.

Mas se o ensino é de importância vital e o grau de exigência não é menor, pergunto, Sr. Secretário de Estado, tendo em consideração o Despacho n.º 15/97, da Direcção-Geral de Viação, se, durante a prova prática da categoria B, o examinador e o instrutor, cuja presença é obrigatória, devem ocupar o banco de trás, reservando os bancos da frente para os candidatos a condutor — neste caso dois —, se está de acordo com este despacho e se, de facto, pretende que ele seja implementado a partir da data que aqui nos é proposta, ou seja, em 25 de Agosto próximo.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Moura e Silva, confesso-lhe que a única coisa que não esperava era que o Governo viesse a ser acusado, em função desta proposta de alteração legislativa, de tentar combater a sinistralidade através do aumento das coimas. De facto, se alguma coisa não enforma esta revisão é exactamente isso, porque estamos a procurar combater o problema com um programa diversificado — e dei-lhe nota das suas principais componentes na minha intervenção.

Para além da introdução no Código da Estrada do estatuto da reincidência, em termos análogos aos que existem no Código do Processo Penal, a única alteração de aumento de coima que consta neste projecto de alteração é aquela que prevê a punição de uma infracção tão grave como aquela que consiste em conduzir em contramão na auto-estrada. É o único caso de aumento efectivo de coima, porque essa infracção é de tal forma grave que não fazia sentido ser punida com uma coima de 5000\$ ou 10 000\$. Em relação ao resto não há aumento de coimas.

Devo até dizer-lhe que, se isso não fosse entendido como indo ao arrepião de toda a tendência que hoje existe na Europa, teríamos proposto, em alguns casos, a baixa de algumas coimas, porque elas são manifestamente exageradas em relação a tipo de infracções mais leves. Não o fizemos porque seria mal compreendido no momento em que temos de apertar o cerco em relação a tudo o que é sinistralidade rodoviária. Não o fizemos, repito, porque seria mal entendido.

Quanto à questão do ensino da condução e ao conjunto de medidas que estamos a tomar, devo dizer-lhe que se há alguma coisa particularmente visível na acção que temos desenvolvido nesta essa matéria é exactamente a que se prende com o ensino da condução, onde, como sabe, agimos sobre a componente teórica do exame, com resultados de todos conhecidos e neste momento com satisfação geral, mesmo em relação àqueles que no início criticaram a medida. E estamos também a agir em relação ao exame prático.

Foi divulgado um projecto de despacho da Direcção-Geral de Viação pelas escolas de condução e pelos centros de exame de condução exactamente no sentido de avaliar se a solução que propunhamos seria a melhor. Estamos convencidos de que sim, pois a nossa ideia é a de introduzir mais rigor, maior exigência, no exame, de forma a que o candidato a condutor saia dele efectivamente preparado. E pareceu-nos que a forma como passava a ser organizado o exame de condução seria a mais razoável. Porém, verifiquei que, do conjunto das propostas constantes nesse despacho, a proposta que veio a merecer mais polémica e mais debate público foi exactamente a que previa que o examinador e o instrutor fossem no banco de trás. A nossa ideia é a de que a partir do momento em que um candidato a condutor é levado a exame, o examinador e o director da escola, esses responsáveis têm de estar conscientes de que o candidato proposto a exame está em condições de conduzir, se não não o devem propor.

Agora, esse projecto de despacho — projecto, repito — está em debate e a recolher todas as opiniões que forem necessárias sobre a matéria para na próxima semana ser tomada uma decisão definitiva sobre o assunto. E a decisão que vai acabar por ser tomada será a que garantir segurança, e rigor e que dê garantias de exigência.

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Laurentino Dias.

O Sr. Laurentino Dias (PS): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado da Administração Interna, vou ser muito breve, pois quero apenas alguns esclarecimentos sobre uma ou duas questões referidas por V. Ex.^a.

A primeira tem a ver com a eventual existência a partir do próximo ano, no âmbito dos exames de condução, daquilo a que chamou na sua intervenção parques de manobras fechados. O Sr. Secretário de Estado disse que estes parques de manobras, que iriam ser construídos a partir de agora, para estarem em funcionamento no próximo ano, serviriam para novas provas. Compreende-se o sentido e o objecto da existência destes parques, e a pergunta que quero colocar é relativamente à inovação que esse equipamento significaria. Assim, pergunto: quais são o peso, ou o âmbito, ou o objectivo, e o efeito que a apresentação dessa prova poderá ter ou vir a ter no licenciamento do condutor? Ou seja, é ou não facultativa a presença nessa prova? Conta ou não para efeitos de aprovação ou reprovação no exame? É meramente instrumental relativamente ao conjunto das necessidades de aptidão para o licenciamento? Gostaria de obter de V. Ex.^a estas explicações.

A segunda tem a ver com uma das propostas constantes no projecto que nos foi confiado, que é relativa à atribuição directa às autarquias da possibilidade de elas próprias tomarem decisões sobre alterações de limites de velocidade nas zonas que lhes são próprias e da sua responsabilidade sem, digamos, a intervenção, que hoje é precisa, da Direcção-Geral de Viação. Pergunto: em que termos, como e com que objectivos, é que essa medida poderá vir a ser tomada por V. Ex.^a e pelo Governo?

Vozes do PS: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder, se assim o desejar, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Laurentino Dias, muito obrigado pelas questões que me colocou.

Em relação à primeira, devo dizer que a nossa ideia é a de que entre o exame teórico e o exame prático passe a existir uma prova obrigatória em circuito fechado, mas não eliminatória. É uma prova que vai possibilitar avaliar a capacidade do condutor, e é a passagem por esta prova, que não sendo eliminatória é de carácter obrigatório, que permitirá que a fase final do exame prático tenha características diferentes daquelas que hoje tem.

Quanto à segunda questão, às alterações de limites de velocidade, as autarquias passam a poder determinar, nas vias sob sua jurisdição, limites inferiores àqueles que constam do Código da Estrada, sem autorização de qualquer outra entidade. Portanto, em relação à baixa dos limites, ficam livres para o fazer de sua iniciativa.

No que toca aos limites superiores de velocidade que constam do Código, como, por exemplo, no interior das localidades ou no acesso a elas, as autarquias podem propor à Direcção-Geral de Viação o seu aumento em algumas vias para mais de 50 km/hora, tendo em conta as condições da via, de circulação e segurança. A nossa ideia é a de que, em certas situações, se possa colocar um limite de velocidade mais adequado às condições de segurança que a via permite,

de forma também a que possa desaparecer uma certa sensação que hoje existe de que em certas vias apenas se procura a caça à multa. Adequadando mais os limites de velocidade às características da via, criaremos também a convicção de que será absolutamente necessário cumprir as limitações em vigor.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Miguel Macedo.

O Sr. Miguel Macedo (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado da Administração Interna, quero apenas colocar-lhe duas ou três questões, obviamente limitadas pelo facto de só há poucas horas termos tido conhecimento do projecto de decreto-lei, coisa que, devo dizer, não esperava de V. Ex.^a, que foi, em 1993, um veemente acusador do Governo de então, face ao não conhecimento da matéria do projecto de decreto-lei que então se discutia. V. Ex.^a esqueceu depressa essa veemência — neste caso nem era situação para isso, porque bem podia ter pedido o *Diário da Assembleia da República*, e, então, ter-se-ia recordado mais facilmente daquilo que nessa altura disse. Mas, enfim, Sr. Secretário de Estado, não é obviamente sobre isto que quero fazer polémica, sobretudo porque estamos aqui a discutir uma questão muito séria, que nos afecta a todos e também, de uma forma que muitas vezes os cidadãos nem consciência têm, o conjunto do país.

Sr. Secretário de Estado, em relação ao ensino da condução, as notícias que recentemente vieram a público davam nota de que V. Ex.^a tinha introduzido, designadamente nos exames, os chamados testes aleatórios. Penso que é uma boa medida, no sentido de introduzir algum rigor, mas as notícias que vimos tendo são as de que rapidamente se retornou aos índices de aprovação e reprovação que vigoravam antes da entrada em vigor deste novo regime. E, para além da situação que foi entretanto criada e que, pelos vistos, já foi reconsiderada pelo Governo, no que toca à situação de o instrutor ir ou não no banco da frente dos carros na altura do exame, uma das componentes importantes para aferir a tal perícia do condutor no momento em que faz o exame tinha a ver justamente com os parques fechados, onde era possível fazer um tipo de manobras. Estava previsto no diploma que esses parques estariam construídos até Janeiro de 1997; VV. Ex.^{as} suspenderam a aplicação dessa norma; e hoje o Sr. Secretário de Estado vem dizer que vamos ter os parques a seu tempo. Ora, o que não se percebe, ou melhor, o que quero perguntar é o seguinte: o que é que foi feito entretanto, para que efectivamente essa estrutura, que, do nosso ponto de vista, era essencial e que, pelos vistos, o actual Governo continua a considerar essencial, estivesse em funcionamento e pudesse atalhar, naquilo que lhe compete ou que dela se espera, o flagelo social da sinalização rodoviária?

Sr. Secretário de Estado, ainda quero recordar mais uma coisa. V. Ex.^a, no debate efectuado em 1993, insistiu muito numa medida — e, agora, não a vejo neste diploma; poderá cá estar, mas não a vi, até porque tive muito pouco tempo para consultar esta proposta de lei — que tinha a ver com a exigência de aqueles que dispõem de uma licença de condução terem, no mínimo, o 9.º ano de escolaridade. Repito que não vi esta medida no texto do projecto mas a verdade é que, em 1993, V. Ex.^a considerava aquela exigência muito importante para garantir um mínimo de condições de comportamento dos condutores nas vias de comunicação. Assim, pergunto-lhe: o Sr. Secretário de Estado mudou de ideias? Já não é exequível aquela exigência?

Sr. Secretário de Estado, deixo-lhe apenas estas duas questões porque outras irão ser colocadas pelo meu companheiro de bancada Luís Nobre que, daqui a pouco, fará uma intervenção em nome do PSD.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Miguel Macedo, tem razão a sua crítica inicial. No entanto, quero dizer-lhe que sou alheio ao facto de não lhe ter chegado às mãos a tempo o projecto de revisão do Código da Estrada e que nem o Sr. Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares tem culpa quanto a essa matéria, mas o facto de eu ser alheio ao atraso não desresponsabiliza o Governo.

A verdade é que fizemos um esforço para que aquele projecto chegasse às mãos dos Srs. Deputados tão cedo quanto possível, mas sei que, só ontem acabou por ser distribuído e quero dizer-lhe que estou à vossa inteira disposição para, no período entre o momento desta discussão e a votação, analisarmos esse projecto com o detalhe que for exigido.

Quanto às questões que colocou em seguida, devo dizer-lhe, relativamente ao ensino de condução, que o facto de os índices de aprovação nos exames teóricos se aproximarem dos dos anos anteriores não significa que a medida não tenha resultado até porque a nossa ideia não era a de que passasse a haver 100% de reprovações. Portanto, a nossa ideia resultou em pleno na medida em que, hoje, é menos previsível o tipo de teste a que os candidatos são submetidos, o que obriga a que as pessoas conheçam efectivamente o Código e não apenas o teste.

Em segundo lugar, quanto aos parques de manobras, há uma diferença qualitativamente importante entre a proposta que encontrámos quando chegámos ao Governo, e que suspendemos, e a que formulamos agora, pois a legislação anterior previa que fossem os centros privados de exame de condução a construir aqueles parques. Ora, Sr. Deputado, se há alguma área em que tenho as maiores dúvidas quanto ao papel da iniciativa privada é exactamente na que diz respeito aos exames de condução.

Admito que o Estado possa concessionar a uma entidade considerada de utilidade pública a realização dos exames de condução mas o que tenho extrema dificuldade em aceitar é que isso se faça em regime concorrencial. Essa é que é a questão. Na verdade, é-me difícil aceitar que haja centros de exame de condução a concorrerem uns com os outros no que respeita à aprovação nos exames de condução. Portanto, se há alguma área em que o interesse público deve prevalecer tal como a ideia de que deve ser o Estado a controlar os serviços é esta dos exames de condução, entre outros motivos porque está em causa a nossa própria vida, não só a do novo condutor como a dos outros que já andavam na estrada. Por isso, suspendemos o concurso de abertura de novos centros privados de exames de condução e passou o Estado a assumir esse encargo. É esta a grande diferença e é por isso que, só agora, um ano e meio depois, foi possível lançar os concursos porque, entretanto, também foi necessário estabelecer uma parceria neste domínio com as autarquias locais que consideramos parceiros indispensáveis nesta área.

Em terceiro lugar, passo à questão que suscitou quanto à exigência do nível de escolaridade.

Como se recorda, na altura, questionei o então Ministro da Administração Interna sobre a exequibilidade de uma tal

proposta. Devo dizer-lhe que mantendo a mesma intenção e que é por isso que está constituído um grupo de peritos com vista a prever a introdução no ensino oficial da matéria relacionada com a circulação e a segurança rodoviárias. Perguntar-me-á qual é a nossa ideia. Respondo-lhe que a nossa ideia é a de que quem terminar a respectiva formação escolar no 9.º ano de escolaridade obrigatória possa sair do sistema tendo já terminado o exame teórico de condução, isto é, munido de um diploma que certifica que apenas necessita de submeter-se à componente prática daquele exame. Como sabe, essa é uma medida que não pode ser tomada de imediato pois excluirímos do acesso à condução muitas dezenas de milhares de portugueses. Assim, quando coloquei a questão há quatro anos fui no sentido de a medida poder ser adoptada 10 anos depois.

Estamos a trabalhar para que essa medida possa ser adoptada. No entanto, devo dizer-lhe que encontrei objecções de fundo, por parte de alguns países nossos parceiros na União Europeia. É que essa medida não é aplicada na generalidade dos países da União Europeia, pelo que, tal como outras que já aqui foram discutidas, não pode ser adoptada num único país pois daria origem a um «turismo de carta de condução». Aliás, se reparar na forma como coloquei a questão há quatro anos, verificará que é um pouco neste sentido.

O Sr. Miguel Macedo (PSD): — Não é bem assim!

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado João Amaral.

O Sr. João Amaral (PCP): — Sr. Presidente, Srs. Secretários de Estado, Srs. Deputados: A Assembleia da República aborda hoje um dos mais graves e arrepiantes *dossiers* da vida nacional que é o da segurança rodoviária.

Tenho sinceras e fundadas dúvidas de que exista uma real consciência, na opinião pública, nos poderes do Estado e mesmo nesta Assembleia, acerca da dimensão de catástrofe nacional que tem a questão que aqui debatemos.

Falamos muito de outros *dossiers* que têm altíssima gravidade, como o da droga, com o seu cortejo de destruições humanas, ou o da SIDA e os medos profundos que causa, as alterações de hábito que impõe. Até com a «doença das vacas loucas» — e, que eu saiba, não há nenhum caso de morte humana provada em Portugal — gastámos páginas e páginas e muita angústia. Já com os acidentes de trabalho não se gastará a energia de condenação que eles merecem. Mas, ainda assim, quando ocorrem casos como o da Ponte Vasco da Gama vão para a primeira página e provocam no País uma clara reprovação pelas negligências criminosas.

E quanto aos acidentes de viação? São mais de 2 000 mortos por ano, são seis mortos por dia. Mortes abruptas de tantos jovens, de cidadãos na plenitude das suas faculdades. Milhares e milhares de famílias enlutadas. Muitos milhares de estropiados. A dimensão da catástrofe pode medir-se, por exemplo, fazendo a comparação com a guerra colonial. O número de mortos e feridos provocados pela sinistralidade rodoviária, em seis anos, ultrapassou o de portugueses mortos e feridos de uma guerra de 13 anos, feita em três países em simultâneo e em várias frentes.

Mas, perante uma calamidade como esta, qual é o sentimento dominante? É o da indignada reprevação dos agentes causadores da mortandade ou, antes, é uma espécie de conveniência desresponsabilizadora dos abusos, das infrac-

ções e das negligências que matam sem piedade? É um choque profundo com a dimensão do drama ou, antes, uma indiferença benevolente, como se os acidentes de viação fossem incontroláveis como o são a chuva ou o vento?

O automóvel dominou o século XX. É hoje uma indústria formidável, de que dependem milhões e milhões postos de trabalho. Mudou a paisagem das cidades e das vias de comunicação, mudou a própria psicologia humana com a produção em série e o acesso à viatura individual. Mas neste percurso, em que muito se ganhou, parece que, a certa altura, se perdeu o sentido da utilidade do automóvel como meio de transporte. Ele transformou-se numa espécie de meio de afirmação individual: cada um tem um automóvel mais veloz e é capaz de andar mais depressa do que o outro. Para os jovens, é a aventura. O modelo é o do máximo risco, o da competição arrasadora e sem limites.

A conclusão é evidente: não há no país uma consciência colectiva de reprovação desta situação desastrosa nem uma consciência clara da necessidade imperiosa de mudar profundamente os meios de acção e os comportamentos para por termo à catástrofe repetida.

O que aqui quero deixar, aproveitando esta proposta de autorização legislativa, é uma afirmação de revolta e alerta. Não sou, obviamente, original nisso, não descobri agora alguma coisa que ninguém tinha visto antes! Quero é juntar a minha voz a todos os que dizem «basta», aproveitando esta tribuna política e cumprindo como Deputado, eleito pelos meus concidadãos, um dever inalienável que tenho para com eles: o dever de lutar pela defesa da sua vida e integridade física, pela sua segurança, pelo futuro pessoal dos portugueses e das suas famílias, pela vida dos nossos filhos, porque a vida é demasiado importante para poder ser jogada na cega e absurda roleta russa que se joga nas estradas do país.

O Sr. Lino de Carvalho (PCP): — Muito bem!

O Orador: — Não estou aqui a dizer que nada se tenha feito. Fez-se muito. Vou só lembrar algumas mudanças dos últimos 20 anos: o uso obrigatório do capacete pelos motociclistas, o cinto de segurança, a lei do álcool, a inspecção periódica de veículos, a melhoria das estradas, etc., etc. Mas nas mentalidades avançou-se da mesma forma? A resposta que aqui deixo é simples: não!

Outra pergunta: foi feito o que era desejável, já não digo o máximo, ao menos o modestamente possível? A resposta é a mesma: não. Temos de agir mais no campo da educação. Há grandes consensos, mas daí à prática vai muito.

Temos de agir mais sobre as viaturas e sobre o lobby dos construtores. Os automóveis são cada vez mais potentes: um utilitário de gama baixa dá velocidades da ordem dos 160 Km/h; na gama média é frequente rondarem os 190 Km/h e já não falo da gama alta, por pudor! Por quê? Se os limites máximos em todo o mundo rondam os 120 Km/h nas auto-estradas, para que precisam os carros de atingir os 200 Km/h? Por que é que a velocidade é um dos primeiros itens da publicidade das marcas de automóveis? O que esperam quando autorizam estas velocidades e a sua publicidade? Por mais espantoso que pareça, o que esperam é que sejam os condutores a terem o sentido da responsabilidade que os construtores de automóveis e as autoridades que superintendem a área não tiveram!

Temos de agir também sobre as estradas. Estão identificados muitos «pontos negros» e não há qualquer desculpa para não fazer, de imediato, o programa de correcção desses «pontos negros». Nenhuma informação do género

«estamos a trabalhar nisso» é aceitável. Cada «ponto negro» identificado que subsiste constitui negligência criminosa das autoridades.

O Sr. Jorge Ferreira (CDS-PP): — Muito bem!

O Orador: — Há que agir sobre a legislação, designadamente para reprimir o que deve ser reprimido. Não haja medo das palavras, por favor, e assuma-se com frontalidade o que deve ser feito.

Há que agir sobre a fiscalização. Pergunto: se a velocidade máxima em certo sítio é x, por que é que o radar é colocado 20% acima dessa velocidade? E para quando a fiscalização através de meios aéreos?

Há que agir sobre os condutores. Questões como as estradas, as viaturas, a sinalização, a legislação e outras não podem servir para ignorar essa questão, também central, que é a da condução. O espírito de muitos condutores é o da competição contínua: são condutores que não aceitam ser ultrapassados, são os que se metem na faixa de ultrapassagem à saída de Lisboa e aí vão até ao Porto! E condutores a velocidades que rondam os 180 km/h na auto-estrada são às mãos-cheias.

Nas cidades, os peões são completamente desprezados por muitos automobilistas, que ignoram as passadeiras. Em contrapartida, há os numerosos peões saltitantes no meio das ruas.

Com os motociclistas a guerra é total: conduzem entre as faixas de rodagem, seguindo os traços separadores. Mas, se não o fazem, então são os automobilistas que protestam e os ultrapassam sem mudarem de faixa, empurrando-os para a berma.

Eu sei que estou a pecar por não salientar os muitos e muitos utentes da estrada que cumprem as regras e nada têm a ver com este espírito de selva. Mas a realidade é que aqueles outros continuam a ser muitos. Num inquérito feito e publicado num jornal há pouco tempo, em Portugal, 65% dos condutores responderam que se consideram melhores condutores do que os outros — e nos homens, esse número sobre para 74%! E uma maioria esmagadora acha que são os outros, e não eles, quem comete infracções.

Com esta «porta de entrada» regresso à questão inicial que coloquei. Podemos agir sobre tudo isto — condutores, legislação, programas educativos e campanhas de publicidade —, mas, fundamentalmente, temos de agir sobre nós próprios, como corpo colectivo, para ganharmos a consciência da carga de calamidade pública que é esta questão e para construirmos uma opinião pública que condena com dureza a situação actual e os seus responsáveis.

Quando esta promoção do espírito de competição for socialmente condenada, quando as autoridades que não actuarem como devem forem devidamente punidas, quando as pessoas que actuam irresponsavelmente forem socialmente reprovadas, em vez de admiradas e invejadas — «ele foi capaz de ir ao Porto numa hora e meia!» —, como hoje sucede, quando o poder político tiver a coragem de condenar os atentados à segurança e os apelos à competição, quando as pessoas forem para a estrada para chegar ao destino e não para ganhar uma batalha contra os que utilizam a mesma estrada, então será possível pôr um travão nesta hecatombe «estradal».

Esta é uma responsabilidade de todos. Não é um bocado do Governo, outro da polícia, outro do ACP, outro do sistema do ensino e por aí fora. É uma responsabilidade de todos, que todos têm de assumir nas suas diferentes componentes.

Falemos, por exemplo, das responsabilidades do poder político. Não é só a responsabilidade de fazer leis ou de fiscalizar, também há a responsabilidade do exemplo. E eu pergunto: por que é que altas figuras do Estado, sem batedores, sem sirenes e circulando normalmente, se podem arrogar o direito de circular a velocidades que se aproximam, nas auto-estradas, dos 200 km/h? Os Srs. Ministros têm pressa? Levantem-se mais cedo! Façam como toda a gente, porque não são só os Ministros que têm pressa, todos têm direito a tê-la!

Não se diga que a questão da velocidade não é das mais importantes. Há um estudo do Conselho Europeu para a segurança dos transportes, um estudo oficial, financiado pela Comissão Europeia, datado de 1994, que demonstra que se baixasse em 5 km/h, em média, os limites máximos de velocidade na União Europeia poderiam ser salvas 11 000 vidas e evitadas 180 000 feridos!

Pouco falei da proposta de lei. Concordamos, na generalidade, com as medidas propostas, mas gostaria de ver mais esclarecida a questão das notificações, porque creio que existe afi um problema de direitos fundamentais que não está suficientemente acautelado.

Todavia, para nós, mais do que esta proposta, o que o Governo deveria ter trazido aqui era um debate completo sobre a questão da segurança rodoviária. O Plano Integrado de Segurança Rodoviária deveria ter sido discutido nesta Assembleia, não por uma questão de competências constitucionais, pois é óbvio que o Governo tem toda a competência para o fazer, mas por uma outra razão: porque esta é uma questão nacional, para a qual todos devemos estar mobilizados, por isso a Assembleia deve estar plenamente associada a esse trabalho, a todos os níveis.

O plano não tem um orçamento próprio, depende do que cada parte cumprir no que lhe é pedido, não tem uma verdadeira definição de prioridades, nem uma séria programação dos investimentos. O pior, no entanto, é que não se assume naquilo que é essencial, que é a mobilização da opinião pública nacional para assumir como sua a questão da segurança rodoviária.

Portugal, no indicador «mortos por habitantes», é o pior da União Europeia. Os custos para o país desta calamidade são dramáticos: custos pessoais, para as famílias, para os serviços de saúde, para a segurança social, para o mundo do trabalho — os dias de trabalho perdidos —, seguradoras, danos patrimoniais, etc., etc.

É tempo de aqui, na Assembleia, intervirmos mais neste campo. Nesse sentido, faço duas propostas.

Em primeiro lugar, proponho que o Governo elabore um relatório anual fundamentado, analisando a questão da segurança rodoviária nas suas diferentes vertentes, desde a educação à fiscalização, desde o estudo e estatística dos acidentes ao estado das estradas, e que esse relatório anual seja divulgado, e depois estudado e debatido na Assembleia da República, mais uma vez, repito, como uma forma de mobilizar a opinião pública para esta questão.

Proponho, em segundo lugar, que aqui se constitua um grupo *ad hoc* de Deputados, não digo mais uma comissão, com toda a carga burocrática que isso envolve, mas um grupo de Deputados que assumam o seu interesse por este problema e o seu empenhamento em contribuírem para a sua resolução.

Cumprimos, aqui também, como Deputados, como representantes eleitos do povo português, o nosso dever de lutar pela segurança, pela integridade física e pela vida.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Moura e Silva.

O Sr. Moura e Silva (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, Srs. Deputados: Permitam-me que comece por suscitar aqui uma dúvida que me surgiu com a resposta que o Sr. Secretário de Estado deu à questão que tive oportunidade de lhe colocar no início do debate. Refiri-me a um despacho da Direcção-Geral de Viação, tenho comigo uma cópia, na qual consta um carimbo onde se refere que é para ser publicado no *Diário da República*, mas o Sr. Secretário de Estado disse-me que se tratava de um projecto de despacho. A mim, assiste-me esta dúvida, mas, enfim, fico com ela, a menos que, depois, oportunamente, na parte final, o Sr. Secretário de Estado queira dar-me algum esclarecimento.

Quanto à proposta de lei n.º 110/VII, que autoriza o Governo a proceder à revisão do Código da Estrada, não sendo um cheque em branco, parece-nos que seria ajustado, perante matéria deste teor, que o pedido do Governo viesse acompanhado do normativo que nos permitisse aferir da sua forma e exequibilidade. Só hoje de manhã recebi o documento, o que não me permitiu, de certa forma, acompanhar ou, pelo menos, ter uma ideia exacta do que é proposto.

Reconhecemos a utilidade das propostas elencadas no diploma e parece-nos razoável a argumentação justificada, baseada na experiência resultante das discussões das normas do Código da Estrada, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 114/94, ou seja, a justificação dessa utilidade pela análise dos dados estatísticos relativos à sinistralidade rodoviária.

É um facto que Portugal ocupa, no que a esta matéria concerne, um dos últimos lugares, senão o último, entre o ranking dos países europeus e todos sentimos necessidade de encontrar legislação que vá de encontro à inversão da tendência mortífera, com particular incidência nos jovens portugueses.

Acresce ainda a necessidade de prevenção de condutas que, por colocarem frequentemente em causa valores jurídicos de particular relevo, como a vida, a integridade física, a liberdade e o património, se revestem de acentuada perigosidade e impõem a criminalização do exercício da condução por quem não esteja habilitado para o efeito.

Contudo, somos de opinião que o Governo é pouco inovador, porque se limita à opção exclusiva meramente assumida e de carácter eminentemente repressivo. A preocupação do Governo não deixa dúvidas de que pretende moralizar pela repressão, penalizando o condutor. Não contrariamos a necessidade de eventuais ajustes ou mesmo de aumentos significativos na medida das penalizações aplicáveis a diversas infracções, porém parecem-nos excessivas, no contexto da nossa realidade social.

Questionamos até, Sr. Secretário de Estado, a possibilidade de obtenção de resultados significativos, sem que, concomitantemente, se preconizem alternativas sérias em vertentes diversas como o ensino da condução automóvel, a introdução no Código da Estrada do conceito de veículo com motor, em substituição do de veículo automóvel, a possibilidade de obtenção de licença de condução de veículos com motor sem necessidade de frequência de aulas ministradas por entidades habilitadas para o efeito, como, por exemplo, a licença de condução de ciclomotores, vulgarmente conhecidos por «aceleras», e de veículos agrícolas, bem como a possibilidade de obtenção de licença de condução sem necessidade de sujeição a exame que afira da aptidão do candidato para a condução do veículo.

Pensamos ainda que é necessária a experiência de dois anos para conduzir motociclos de elevada cilindrada, mas admitimos que esta experiência possa ser evitada, sob reserva de aprovação numa prova específica de controle de aptidão e conduta.

Questionamos ainda os resultados que possamos vir a obter com estas medidas, em função de factores como o estado precário da rede viária, uma vez que, durante os últimos anos, funcionámos como empreiteiros com dinheiro alheio e construímos apenas auto-estradas, esquecendo-nos das estradas secundárias, hoje autênticos poços da morte, e a política fiscal vigente, que contribui de modo decisivo para o estado de degradação do nosso parque automóvel, que condiciona e obriga a que Portugal seja o «caixote do lixo» dos automóveis da Europa.

Consideramos importante que os veículos de duas rodas, bem como todos os veículos inseridos na circulação rodoviária possuam, para o efeito, carta de condução.

Por outro lado, consideramos que, para obstar a esta problemática, é necessário imprimir uma nova cultura rodoviária que passe, naturalmente, por responsabilizar os vários elementos intervenientes no sistema da referida segurança.

Finalizamos, Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, Srs. Deputados, com a referência à necessidade de, em nosso entender, se proceder a uma revisão mais vasta da lei, adequando-a, em todas as suas vertentes, à realidade vivida no nosso país.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Nobre.

O Sr. Luís Nobre (PSD): — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Iniciamos hoje o debate da proposta de lei n.º 110/VII, apresentada pelo Governo, desejando, com esta iniciativa legislativa, conceder a necessária autorização legislativa para que se proceda, por decreto-lei, à alteração do Código da Estrada.

Após análise aprofundada desta iniciativa não podemos deixar de referir que, pelo seu conteúdo e pela exposição de motivos que a acompanha, se trata de uma adesão inequívoca, por parte dos seus actuais autores, aos princípios já consagrados no actual Código da Estrada, adesão, esta, tardia, uma vez que, aquando da discussão da proposta de lei n.º 62/VI, que deu origem ao actual Código da Estrada, no ido dia 1 de Julho de 1993, os signatários desta iniciativa expressaram concepções sobre esta matéria em tudo diversas das ora propostas. Assim, importa, antes de mais, recordar quais as concepções preconizadas pelo então Deputado Armando Vara, hoje Secretário de Estado da Administração Interna, bem como da restante bancada do PS. E passo a citar....

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Faz muito bem!

O Orador: — ... «Por aquilo que se conhece — e o Governo não trouxe aqui hoje, o projecto de código, mas apenas as suas linhas gerais — o projecto do novo Código da Estrada não contribuirá para resolver o problema da sinistralidade rodoviária, apesar de um ou outro aspecto positivo. Em certos aspectos representa mesmo uma regressão, que não terá o apoio do PS. Este código» — continuou o então Deputado Armando Vara — «contribuirá para aumentar as receitas do Estado à custa dos cidadãos».

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Não é verdade!

O Orador: — «É um código à semelhança de outras medidas na área da justiça, que privilegia os ricos, os que podem pagar».

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Não é verdade!

O Orador: — E mais dizia: «não tenho dúvidas que continuará a aumentar o número de mortos na estrada, porque a ideia de que este problema se resolve com mais repressão não passa de uma ilusão. O Governo, perante a opção entre a sensibilização/informação e a repressão, optou pela repressão como forma de combater a sinistralidade».

O Sr. Nuno Baltazar Mendes (PS): — Bem dito!

O Orador: — «A partir de agora, o cidadão paga primeiro e protesta depois. É o abrir caminho à discricionariedade, dado que não ficam suficientemente protegidas as garantias dos cidadãos quanto aos meios jurídicos e judiciais de proteção dos seus direitos».

Vozes do PS: — Muito bem!

O Orador: — Sr. Presidente, Srs. Deputados, foram estas as considerações feitas em 1993 pelos signatários da presente iniciativa legislativa.

Vozes do PS: — E muito bem!

O Orador: — Esperávamos, pois, em coerência com o então defendido, que esta iniciativa viesse agora dar corpo às críticas então formuladas. Mas não! Hoje com responsabilidades governativas e perante a necessidade concreta, e não meramente discursiva, de fazer face ao aumento da sinistralidade rodoviária, não optou o ora governante Armando Vara pelas intenções pias então suscitadas, nem pelos eloquentes princípios então defendidos. Antes pelo contrário, subscreveram as alterações constantes do código de 1994 com uma pequena diferença — enquanto o legislador de 1994 pretendeu ser equilibrado, ponderado e consensualista, uma vez que da alteração de normas com 40 anos de existência se tratava, e teve a percepção de que, ao longo desse espaço de tempo, o fenômeno da circulação rodoviária se modificou totalmente, o legislador de 1997 não teve o mesmo peso e medida, uma vez que, passados apenas dois anos e meio sobre a entrada em vigor do actual código, vem propor o aumento significativo das penalidades, a diminuição efectiva das garantias dos cidadãos e, conforme adiante veremos, preconizar medidas, essas sim, com carácter repressivo.

Senão, vejamos: propõe-se o aumento do limite máximo da sanção de inibição de condução para dois anos — ou seja, para o dobro — sem cuidar de se esclarecer a razão de um aumento brutal da moldura sancionatória e sem demonstrar a inadequação da actual sanção. Perguntamos, pois, o porquê deste aumento, se este é justificado pela aplicação a um conjunto enorme de infractores da pena máxima, ou se apenas se pretende com este aumento aumentar o carácter dissuasor da norma. Mais: propõe-se, em determinadas circunstâncias, a aplicação de uma medida administrativa de apreensão de viatura como substitutiva da sanção da inibição de condução, na circunstância de o proprietário da viatura não se encontrar habilitado a conduzir e sobre ele impenda o dever de identificação; ou seja, perante uma infração não praticada pelo proprietário da viatura, impende a possibilidade de a sua viatura ser apreendida. Assim, as autoridades, em vez de diligenciarem no sentido da procura da verdade, optam por colocar o cidadão em causa

perante um dilema: ou procede a uma denúncia, eventualmente caluniosa, ou vê o seu bem apreendido; ou seja, o inocente paga pelo pecador uma vez que a sanção incide claramente sobre o primeiro e não sobre o infractor.

No entanto, e ao arreio do que defenderam em 1993, os signatários da presente proposta de lei não ficam por aqui na ofensa aos direitos dos cidadãos. Pretendem consagrar o conceito de domicílio do condutor para efeitos de notificação de contra-ordenação no exercício da condução. Assim, pretendem os signatários agilizar os procedimentos respeitantes às notificações, procedimento esse que poderíamos subscrever. Importa, contudo, estabelecer um regime de justo impedimento, sempre que, por motivos alheios à sua vontade, o cidadão esteja manifestamente impedido de receber a respectiva notificação. Ou seja, julgamos que deverá estabelecer-se, concomitantemente com o referido procedimento, o mecanismo de salvaguarda, para que aquele cidadão que, não querendo furtar-se à notificação, dela não teve conhecimento por motivos relevantes e justificados, não podendo desta forma exercer o seu direito de defesa. Convém distinguir duas situações claras e em tudo diversas: a do infractor que pretende deliberadamente furtar-se à notificação, por modo a obstar ao procedimento contra-ordenacional, e a do cidadão que, por motivos justificados, foi tido por notificado e não pôde em tempo útil proceder à sua defesa.

Por último, gostaríamos que o Governo esclarecesse a Câmara sobre o porquê da necessidade de proceder ao alargamento das circunstâncias em que o condutor pode ser indiciado pela prática de crime de desobediência, quando é certo que, há bem pouco tempo, nesta mesma Assembleia, o mesmo Governo apresentou uma proposta de alteração ao Código Penal em tudo contraditória com a solução ora formulada.

O Sr. Carlos Coelho (PSD): — Exactamente!

O Orador: — Finalmente, e sem esquecer as palavras do Sr. Secretário de Estado em 1993 em relação aos riscos, propõe-se o aumento dos montantes mínimo e máximo de caução de boa conduta a prestar sem que se justifique a necessidade de tal alteração.

Apenas duas breves notas: não entendemos como adequada a medida legislativa de criminalização da condução sem habilitação necessária em sede de Código da Estrada. Julgamos que a referida medida deveria ser inserida, apenas e somente, em sede do Código Penal. De outro passo, não podemos deixar de manifestar a nossa crítica pelo facto de a preparação do presente debate ter decorrido sem que o Governo tivesse entregue, em tempo útil, o anteprojecto de decreto-lei que pretende promulgar.

O Sr. Carlos Coelho (PSD): — Isso é verdade!

O Orador: — E, perante este caso, apenas recordamos que este mesmo anteprojecto apenas não era conhecido desta Câmara, porque o Sr. Secretário de Estado, em tempo oportuno, participou num debate no Automóvel Clube de Portugal em que um dos oradores teve conhecimento de um anteprojecto de decreto-lei, que foi amplamente discutido. Ou seja, perante a Assembleia da República, envia-se o projecto de lei na noite anterior; perante outros intervenientes nesta matéria, envia-se o projecto de lei com mais de dois meses de antecedência.

Sr. Presidente e Srs. Deputados, coerentes com o que afirmámos no passado, não podemos deixar de nos congratular com a adesão, embora tardia, dos socialistas ao teor das medidas propostas em 1994, que então tanto criticaram. Esta adesão confirma que, nesta matéria como em

muitas outras, no passado, tivemos razão e que aqueles que nos criticaram não a tinham. No entanto, porque tardia, esta adesão parece-nos pecar por inusitado excesso e radicalismo, próprios daqueles que, por não acreditarem no passado, pretendem manifestar a sua crença no presente, de forma excessiva. Aguardamos, pois, no decurso deste debate, que o Governo nos esclareça do exacto significado, em sede de diploma legal, das medidas legislativas que, no nosso entendimento, podem colidir com direitos e liberdades dos cidadãos.

Por isso, não nos coibiremos de subscrever as alterações legislativas que possam constituir justo dissuasor da sinistralidade rodoviária mas, para tal, carecemos que o Governo nos justifique o porquê da sua necessidade, justificação essa que não se poderá ficar pelo mero enunciado de estatísticas de sinistros, mas pela necessidade concreta das presentes alterações. No entanto, desde já manifestamos a nossa preocupação pelo facto de algumas soluções ora propostas poderem ultrapassar em muito o princípio da proporcionalidade. É com a certeza de quem, no passado, apesar de criticado, tomou as medidas e as decisões acertadas, que aguardamos as explicações ora formuladas ao Governo, para que, com a coerência de sempre, possamos viabilizar, medidas e soluções que possam diminuir o flagelo da morte na estrada e contribuir para a redução da sinistralidade.

Aplausos do PSD.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Deputado Laurentino Dias.

O Sr. Laurentino Dias (PS): — Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo, Srs. Deputados: O Governo apresenta hoje à Assembleia da República uma proposta de lei de autorização legislativa para proceder à revisão do Código de Estrada aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio. O diploma actualmente em vigor, da responsabilidade do anterior Governo, resultou igualmente de uma autorização legislativa que, quando foi trazida a Plenário, há cerca de quatro anos, recebeu do PS, naturalmente, algumas críticas mas o voto final de abstenção, como quem fez o trabalho de casa, no que respeita à anterior discussão sobre esta matéria, deve ter notado.

O Sr. Luís Nobre (PSD): — Queria que fosse contra, não?

O Orador: — Já agora, permitam-me que o diga, também se deve ter notado que nesta autorização legislativa veio, se bem que tardivamente, como já o referiu o Sr. Secretário de Estado...

O Sr. Miguel Macedo (PSD): — Muito tardivamente! É nocturna!

O Orador: — Já agora, permita-me que lho diga, para quem também fez o trabalho de casa, como os Srs. Deputados quiseram fazer crer à Câmara, na anterior discussão, em 1993, nem sequer muito tardivamente chegou o projecto de Código de Estrada!

O Sr. Nuno Baltazar Mendes (PS): — Nem sequer muito tardivamente!

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, não é o melhor momento para conversarem de uma bancada para a outra. Faça o favor de continuar, Sr. Deputado.

O Orador: — Peço desculpa, Sr. Presidente. O trabalho de casa, quando se faz, faz-se todo!

Era nosso entendimento então — e dissemos-lo — que importava traduzir em novo diploma a necessária adequação às realidades nacionais de um Código de Estrada, então velho de 40 anos e que, de quando em vez, era remendado com legislação dispersa e pontual. O actual Código entrou em vigor em 1994, logo, há menos de três anos, tempo bastante — atento o que se afirma na exposição de motivos da autorização legislativa — para permitir uma análise e reflexão sobre a adequação das suas normas à nossa realidade social. Pretende-se com esta autorização — disse-o o Sr. Secretário de Estado — introduzir as correções e as adaptações que a experiência aconselhe, bem como as inovações que se consideram necessárias a um melhor ajustamento às questões que hoje, visível e concretamente, se nos colocam.

Decorrem da própria fundamentação da proposta de lei que são preocupações do Governo enquanto linhas orientadoras da revisão aqui proposta vectores como: o reforço das medidas de prevenção de comportamentos tidos como ofensivos da segurança rodoviária, ou seja, da protecção à vida, integridade física e liberdade dos utentes da via pública; o acentuar do controle institucional dos modos de utilização das vias, que aqui já foi claramente referido; a clarificação das normas hoje em vigor, interpretação e integração de evidentes lacunas conhecidas do actual texto do Código de Estrada; aperfeiçoamento do diploma e sua compatibilização com outros, designadamente com a lei-quadro das contra-ordenações.

Entende o Governo, segundo esta proposta, ser esta a oportunidade para proceder a uma profunda remodelação dos normativos em vigor não se quedando pela formulação de alterações pontuais mas verdadeiramente pela elaboração de um novo Código da Estrada, cujo articulado nos foi entretanto fornecido, *malgré tout*. Aí se acolhem não apenas as alterações apresentadas na proposta de lei hoje em discussão como ainda disposições que escapam, no concreto, à reserva constitucional desta Câmara.

Se é verdade — e penso que é — que um qualquer código de estrada, por muito bom que o seja, não resolve nunca, nem resolverá, questões de primordial preocupação como o sistema e a segurança rodoviária, não deixa no entanto de ser ou poder ser um seu importante instrumento.

Em termos gerais apreciemos algumas das propostas que, por iniciativa do Governo, serão acolhidas neste novo diploma: propõe-se o alargamento das possibilidades de verificação administrativa da aptidão dos condutores que reincidam em comportamentos ofensivos das mais básicas regras de trânsito; o exercício da condução dever ser deferido a quem está plenamente apto a garantir-lo sem configurar um perigo potencial ou real para a segurança dos cidadãos ou utentes da via pública.

Aqui se enquadra obviamente a previsão de verificação de aptidão perante a prática reiterada de infracções graves por via de inspecção médica, exame psicológico ou até mesmo de novo exame de condução, tudo isto associado a um novo conceito de idoneidade para o exercício da condução.

O aumento dos limites máximos previstos para a sanção de inibição de conduzir, a introdução do instituto da reincidência em termos idênticos aos da lei penal e a possibilidade de graduação daquela sanção mesmo em caso de pagamento voluntário da coima, são também inovações que visam corresponder às necessidades de prevenção das infracções.

Aponta-se a clarificação do controle institucional da circulação rodoviária não apenas quanto à reverificação da aptidão do condutor como ainda quanto à formação de condutores de veículos a motor de duas rodas e ainda um claro reforço das áreas de intervenção das autarquias, nomeadamente na questão do controle dos limites de velocidade no interior das suas áreas de jurisdição como aqui já tivemos oportunidade de perguntar e de ser esclarecidos.

Pretende-se que transite para as câmaras municipais a competência não apenas para a matrícula dos veículos agrícolas mas também do licenciamento dos respectivos condutores. Deixará assim, o quer nos parece adequado, de ter assento no Código a disciplina do trânsito de veículos de tracção animal e animais, conferindo-se às autarquias a possibilidade de o regulamentar no âmbito das suas condições e realidades locais. Significa isto adoptar medidas de provável e aceitável maior desconcentração acompanhadas das correspondentes responsabilidades das autarquias.

Decorria do Decreto-Lei n.º 114/94 que, após a sua entrada em vigor, seria assegurada a existência de um registo individual dos condutores organizado em sistema informático, sistema que — devo confessar — desconheço se chegou a ser implementado. Propõe-se agora não um Registo de Condutores mas um Registo de Infracções dos Condutores, o que, em nosso entender, releva do respeito que deverá merecer à Administração Pública e à circulação rodoviária um qualquer cidadão titular de documento que o habilita à prática de conduzir.

Registe-se, finalmente, nesta apreciação necessariamente genérica, a atenção particular que se pretende conferir à formação dos condutores de ciclomotores que irá ser objecto de reformulação e ainda a qualificação como contra-ordenação muito grave da condução sob o efeito de substâncias estupefacientes ou psicotrópicas.

Sr. Presidente, Srs. Membros do Governo e Srs. Deputados: Nesta intervenção procurámos elencar o que de mais significativo ou inovador se apresenta na proposta de lei de autorização legislativa de revisão do Código da Estrada que o Governo hoje nos trouxe. A circulação rodoviária, a regulamentação e a segurança nas estradas aparecem aqui claramente como uma preocupação do Governo, o que se regista e deve merecer — e vai merecer, pensamos nós — o devido acolhimento nesta Câmara. É inegável o grande esforço que este diploma significa como instrumento não apenas sancionatório mas também orientador das regras de comportamento na estrada que a todos os cidadãos incumbe respeitar.

As condições da circulação rodoviária em Portugal, o nosso parque automóvel e a persistência de certos comportamentos estradais condenáveis, aqui amplamente referidos, fazem da nossa realidade uma questão bem complexa em que a expressão de alta sinistralidade a todos compromete. Cabe por isso ao Governo, mas também a esta Câmara, a atenção permanente na garantia de prevenção, segurança e fiscalização de todo o nosso sistema rodoviário. Esta autorização legislativa é, em nosso entender, um importante passo no sentido de corresponder, no ponto de vista normativo, aos problemas de hoje na circulação de pessoas e veículos automóveis nas vias públicas, pelo que é merecedora da concordância do Grupo Parlamentar do PS.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Para um pedido de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Nobre.

O Sr. Luís Nobre (PSD): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Laurentino Dias, ouvimos com muito interesse a sua intervenção e concluímos que da mesma resulta uma clara inflexão das preocupações do Partido Socialista entre 93 e 97. E como seguramente fez o trabalho de casa, deve recordar-se que o vosso ponto prioritário de crítica, em 93, ao Código de 94 foi a garantia dos direitos dos cidadãos. Segundo diziam na altura, a aplicação deste processo contraordenacional diminuía, efectivamente, essas garantias. E não foi só o então Deputado Armando Vara que subscre-

veu essas questões. Recordo que o actual Ministro da Justiça, o então Deputado José Vera Jardim, subscreveu com veemência essas mesmas críticas.

Sendo o colega um reputado jurista, gostava de lhe colocar apenas uma questão: acha correcto que se institua desta forma este regime de notificação para o domicílio legal do condutor sem cuidar minimamente de conceber um instituto de salvaguarda? Um cidadão tem um acidente de viação, encontra-se hospitalizado e ausente da sua residência, recebe uma notificação e por estar impossibilitado de fazer a sua defesa é condenado?! Bastará apenas o recebimento da carta sem que ao cidadão seja atribuído um mecanismo de salvaguarda?!

Sr. Deputado, importa distinguir duas coisas: os que pretendem furtar-se à notificação de forma a obterem a prescrição e aqueles que, não pretendendo furtar-se, estão impossibilitados de o fazer. É esta a questão que lhe queria suscitar porque entendo que nos pode colocar a todos numa posição muito difícil atendendo ao regime agora previsto. É que, de acordo com o projecto que nos foi entregue, basta uma pessoa cometer um infracção grave para ficar inibido de conduzir.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Deputado Laurentino Dias.

O Sr. Laurentino Dias (PS): — Sr. Presidente, Sr. Deputado Luís Nobre, de facto é verdade que, na altura, quer o Sr. Deputado Armando Vara, quer o Sr. Deputado José Vera Jardim, colocaram algumas questões no âmbito das garantias dos cidadãos quanto ao vosso projecto. Não estiveram sozinhos nessa consideração de que o processo das contraordenações e a metodologia que era introduzida pelo novo código teria algumas áreas nas quais era relativamente difícil a compatibilização com as garantias dos cidadãos. De facto, o Sr. Deputado tem razão. Citou dois, mas citar-lhe-ei um terceiro: o Sr. Deputado Rui Machete, que nessa mesma discussão disse: «Devo dizer que reconheço que o processo de contraordenações não é extremamente generoso em termos de garantias». Como vê, não foram só duas vozes, foram três!

O Sr. Miguel Macedo (PSD): — É verdade, mas disse mais qualquer coisa.

O Orador: — Disse mais qualquer coisa: «vamos ver como resulta da aplicação deste processo, como é que o acervo de experiências que resultará da aplicação deste processo nos permitirá amanhã reflectir sobre isto e tirar as respectivas conclusões».

Sr. Deputado, mal estaríamos se entre o PS e o PSD houvesse grandes diferenças na defesa de garantias dos cidadãos como estas de que estamos a falar.

Portanto, é razoável que, em 1993, os Srs. Deputados Armando Vara, José Vera Jardim e Rui Machete, perante o novo código, tivessem preocupações do mesmo sentido. E hoje não deixamos de as ter.

Sr. Deputado, a questão em concreto que coloca penso que é pertinente. É óbvio que o processo de notificações deverá ser o mais possível agilizado, simplificado — aliás, sabemos quanto é que isso é oneroso para a Administração Pública e quanto é que significa de interessante no actual estado para o prevaricador de todos os dias, mas de normal para o cidadão normal.

Mas é evidente que não é por essa bitola que devemos encontrar solução; a solução terá de ser sempre a bitola da garantia no caso do justo impedimento do cidadão para receber uma notificação e, certamente, na formulação final encontrar-se-á uma fórmula de assegurar essa mesma garantia.

No entanto, pelo que decorre da leitura que se faz dos projectos, os prazos para defesa dos cidadãos nesta matéria não são diminuídos, alterados ou retirados. Bem pelo contrário, são claramente aumentados, alargando-se, com isso, a garantia que devemos conferir aos cidadãos nesta matéria.

O Sr. Presidente: — Para uma intervenção, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, Srs. Deputados: Gostaria de fazer algumas considerações sobre o conjunto das intervenções produzidas e desde logo, se me permitem, congratular-me com as intervenções que, na sua globalidade, vão ao encontro das preocupações do Governo e dão razão à tese de que a sinistralidade rodoviária em Portugal não é apenas um problema do Governo mas, sim, do Estado e que, por isso, todas as medidas a tomar terão de ter em conta esse problema e convergir no sentido de fazer empenhar neste dossier todas as entidades e instituições do Estado e também da sociedade civil.

Concordo com o Sr. Deputado do PCP quando aqui referiu um problema que tenho caracterizado de civilizacional. De facto, é para mim difícil de compreender — e por isso estou inteiramente de acordo com a intervenção que produziu — que, sendo o Verão um dos períodos de maior sinistralidade na estrada, designadamente no mês de Agosto, e coincidindo nesse período um outro problema de enorme dificuldade para o País, que é o dos incêndios florestais, a nossa comunicação social, fazendo eco daquilo que é o sentir da sociedade em geral, sempre que arde um hectare de mato, tenha directos na televisão, primeiras páginas nos jornais, a opinião pública a discutir, sem ninguém se lembrar que no dia em que ardeu um hectare de mato morreram de certeza 6, 7, 8, 9 ou 10 pessoas na estrada.

Há, portanto, aqui um problema civilizacional que, neste caso da mediatisação, creio, resulta por força dos meios de comunicação social sentirem que há um substrato na sociedade que apoia essa forma de encarar os problemas. Aliás, estou convencido de que, enquanto no caso dos incêndios a mediatisação do problema pode induzir ao seu agravamento, no outro caso, no que acontece na estrada, isso podia induzir a uma diminuição do problema.

Há portanto, como referi, um problema civilizacional e é tendo consciência disso que estamos a procurar atacá-lo nas suas vertentes, esperando o apoio de todos.

Quanto à questão levantada pelo Sr. Deputado do PP relativa à licença de condução *versus* cartão de condução, gostaria de dizer que uma das inovações, que me parece de grande importância na alteração legislativa que agora produzimos, consiste em introduzir uma forma diferente de encarar o problema da licença de condução, que é o documento que habilita os condutores das vulgarmente designadas motorizadas para a condução.

Pretendemos que essa licença continue a ser passada pelas câmaras municipais, mas após aprovação num exame da responsabilidade da Direcção-Geral de Viação ou de entidade por esta autorizada. Qual é a nossa ideia? É a de que o primeiro contacto do adolescente com o mundo da circulação rodoviária tem de ser de responsabilidade e de exigência e não um contacto de facilidade que acabará por marcar a sua vida como condutor. Há intervenções fortes nesta matéria que, estou convencido, vão ditar também aumento da segurança rodoviária.

Sr. Deputado Luís Nobre, continuo a subscrever integralmente tudo o que afirmei na altura em que aqui se discutiu o projecto de revisão do Código da Estrada. Tudo, repito! O senhor lembra-se que a grande crítica era feita à

construção do novo sistema sancionatório que fazia com que passássemos de um sistema de contravenção a cargo dos tribunais para um sistema de contra-ordenação a cargo da Administração?

As questões colocadas, na altura, foram a propósito disso e também da ideia de que se combatia a sinistralidade através do aumento generalizado das coimas ou das multas, como, então, se chamava. Ora, eu combati essas duas ideias e continuo a pensar que o problema da sinistralidade não se resolve com o aumento das coimas, por isso há um único caso de aumento de coimas, que é o que resulta da infração da condução em contramão na auto-estrada, que era manifestamente baixa.

Em relação às restantes coimas, não propomos a sua diminuição, porque isso seria ir contra a corrente e ninguém compreenderia que, no momento em que estamos a fazer um combate forte contra a sinistralidade, diminuíssemos as coimas, apesar de algumas serem, de facto, exageradas.

Como o senhor sabe, encontrámos um sistema sancionatório construído, diferente do que pensávamos, mas, repare, eu também não estive de acordo com a localização da nova ponte, como se lembra, pois sempre achei que ela devia estar noutro lado... Contudo, chegados ao Governo, mandamos a ponte abaixo, porque não concordamos com a sua localização e construímos outra? Isso não pode ser!...

Então, nesta matéria, a lógica é a mesma: temos um «edifício» sancionatório construído e, então, o que estamos é a procurar aperfeiçoá-lo, porque não podemos fazê-lo regressar ao passado, pois se pudéssemos, provavelmente, fá-lo-iámos.

O Sr. Miguel Macedo (PSD): — Mas podem fazer um novo!

O Orador: — Em segundo lugar, o Sr. Deputado deu um exemplo para tipificar alguns casos que não fazem sentido, que consiste na apreensão da viatura sempre que o proprietário se recuse a identificar o condutor. Se o Sr. Deputado tivesse assistido ao debate que fizemos no Automóvel Clube de Portugal, não teria colocado essa questão.

O Sr. Deputado acha mal que introduzamos esta disposição. Apresento-lhe um exemplo concreto. Suponha que não tem carta de condução, pois nesse caso é-lhe logo imputada a responsabilidade. Não tem carta de condução e tem uma viatura. Ora, essa viatura, que é sua propriedade, foi referenciada como tendo participado num acidente de atropelamento e fuga, de que resultou um morto. O carro é identificado e a autoridade exige-lhe que identifique quem conduzia a viatura naquele momento e o senhor recusa-se, ou porque o condutor era o seu filho ou era você e não tinha carta. Seja quem for, recusa-se a identificar o condutor. O que previmos é que, nesse caso, a viatura lhe seja apreendida por um período de dois meses a um ano. Sr. Deputado, em minha opinião, é pouco, porque se trata de uma viatura que participou num acidente do qual resultou um morto, ainda por cima tendo havido fuga e não sendo possível identificar o condutor. Há o dever de qualquer cidadão de identificar quem é que nesse momento conduzia a viatura. O senhor acha mal? Eu acho pouco.

O Sr. Miguel Macedo (PSD): — Não é essa a questão!

O Orador: — A questão é essa. Estou a dar-lhe um exemplo do que pode acontecer. Nessas situações, todos temos o dever de identificar o condutor e, quem não o fizer, sofre a sanção de apreensão do veículo — não se trata de confisco de veículo mas, sim, de apreensão — por um período de dois meses a um ano. Em minha opinião, é pouco. Talvez pudéssemos ter ido um pouco mais longe.

Passemos à questão das notificações. Sr. Deputado, ainda há muito pouco tempo, fomos aqui acusados de manter centenas de efectivos da PSP e da GNR a fazer processo buro-

crático. Nós concordamos com essa crítica. Os senhores não conseguiram resolver este problema durante anos, mas nós já tomámos medidas em sede de processo civil e penal e prevemos outras agora, nesta proposta de lei, para aliviar essa pressão e também para evitar uma certa sensação de impunidade de um conjunto de cidadãos militarmente reincidentes, que ficam sem pagar a coima respectiva.

Ao mesmo tempo, por força da notificação, resolvemos o problema de centenas de efectivos da PSP e da GNR, que todos os dias andam de notificação na mão a tentar notificar quem o não quer ser. Alargamos também os prazos de defesa e damos todas as garantias de defesa. Dou-lhe um pormenor da nossa preocupação com os direitos dos cidadãos. O Código da Estrada contém um registo individual do condutor, como aqui já foi referido. Ora, desse registo individual do condutor pode constar tudo. Nós alterámos isso, passando apenas a existir um registo das infrações do condutor, porque é apenas isso que se deve saber.

O Sr. Presidente: — Sr. Secretário de Estado, queira terminar.

O Orador: — Terminei já, Sr. Presidente.

Sinto que há uma vontade, apesar das observações aqui feitas, por parte da generalidade dos grupos parlamentares não só em viabilizar mas também em apoiar esta solução.

Assim, estou à disposição, em nome do Governo, para participar em todos os debates que a Assembleia entender desenvolver sobre esta matéria. Procuraremos também, por força das medidas que já tomámos, trazer, em tempo útil, toda a informação a esta Assembleia, para que esse debate possa processar-se com o maior rigor.

Aplausos do PS.

O Sr. Presidente: — Estão inscritos, para pedir esclarecimentos ao Sr. Secretário de Estado, dois Deputados. Como o Governo já esgotou o tempo de que dispunha, Os Verdes cedem-lhe 3 minutos e o CDS-PP 2 minutos.

Para formular o seu pedido de esclarecimento, tem a palavra o Sr. Deputado Luís Nobre.

O Sr. Luís Nobre (PSD): — Sr. Presidente, o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna, ao comentar a nossa intervenção, optou por uma linha discursiva com argumentos *ad terrorum*.

No que toca às notificações, se tivesse entendido o que eu disse, não teria colocado a questão nos termos em que o fez. Eu não disse que discordava desta forma de notificação mas, sim, que, para além desta forma de notificação, seria importante consagrar um mecanismo que desse garantias de defesa a um cidadão que está impossibilitado, e não pretende fugir à notificação, por motivo de doença ou por ausência no estrangeiro, de receber uma determinada notificação no seu domicílio e ao recebê-la desta forma não tem tempo útil para proceder à sua defesa.

Imagine: o Sr. Secretário de Estado ausenta-se, recebe a notificação ou alguém a recebe por si em sua casa e está impedido de contestar, por várias razões, mas é tido por notificado. Anteriormente, isso não acontecia porque tinha de ser feita a notificação pessoal, pelo que havia uma segurança de que aquele cidadão em concreto foi notificado. Agora, não. São estas as questões que levanto. Não pretendemos que quem quer furtar-se à notificação, de forma a obter a prescrição, seja beneficiado. Nada disso!

Em segundo lugar, Sr. Secretário de Estado, temos perante nós uma proposta de lei que é uma autorização legislativa. E o que nela consta é a possibilidade de ser apreendida a viatura de uma pessoa que não esteja habilitada a

conduzir e não «ser apreendida a viatura de uma pessoa que não esteja habilitada a conduzir, se não proceder à identificação». É isto que consta no pedido de autorização legislativa e não a circunstância que o Sr. Secretário de Estado referiu. O problema, Sr. Secretário de Estado, é que, quando estamos a legislar, legislamos não só essa situação mas também todas as situações em abstracto.

Coloco-lhe outra situação: o caso de uma senhora de idade que tem uma determinada viatura, mas não a conduz por não ter condições físicas nem estar habilitada para tal. A sua viatura é referenciada como participante num acidente. Pode ter sido referenciada correcta ou incorretamente, pois também há lapsos, neste tipo de questões. Então, essa pessoa, que não tem qualquer condição para ter sido ela a interventora no acidente, vê um bem seu apreendido?! A questão, aqui, é outra. Lança-se sobre as autoridades, sobre o cidadão, um dever que é quase de denúncia. Pode fazer-se. Mas o que se pretende é que as autoridades deixem de ter um dever de descoberta da verdade, de quem foi o agente da infracção em causa. E é isso que não deverá ser precludido nesta proposta.

Eram estas as minhas perguntas, Sr. Secretário de Estado.

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Luís Nobre, continuo a não estar de acordo, embora comprehenda agora melhor as observações que fez.

Porém, repare: em relação à questão da notificação, presume-se notificado, se alguém no domicílio assinar a notificação, no caso, por carta registada com aviso de recepção. Também se presume que quem assina a notificação avisa o notificado. É que se não estiver ninguém em casa, como no caso referido pelo Sr. Deputado, então, não há notificação, porque ninguém assina. A questão é tão simples como isto. E, como o Sr. Deputado referiu — e muito bem —, o nosso objectivo é evitar que quem, sistematicamente, atrasa a notificação com o objectivo de conseguir a prescrição o não faça. É tão-só este o nosso objectivo.

Em relação à segunda questão, Sr. Deputado, continuo a não estar de acordo. Devo dizer-lhe que, apesar de tudo, há uma disposição genérica no processo das contra-ordenações, que prevê as garantias de defesa — e nós também as acentuámos, sempre que possível, tendo presente a necessidade de não deixar que possam vir a existir abusos. Essa preocupação comprehendo-a, mas o Sr. Deputado também compreenderá que ela é igualmente a nossa.

O Sr. Presidente: — Para pedir esclarecimentos, tem a palavra o Sr. Deputado Moura e Silva.

O Sr. Moura e Silva (CDS-PP): — Sr. Presidente, Sr. Secretário de Estado, evidentemente todos sentimos necessidade de encontrar legislação que vise inverter a tendência mortífera que se verifica nas estradas do nosso país. Estamos até de acordo com a necessidade de eventuais ajustes ou, mesmo, de um aumento significativo da repressão.

Mas a questão que aqui se coloca tem ainda a ver com a possibilidade de obtenção de licença de condução sem necessidade de sujeição a exame, que afira a competência do candidato para a condução do veículo, nomeadamente para os veículos de duas rodas. Quem ministra esse ensino é, pelo menos, de competência duvidosa. Ou seja, somos favoráveis a que todos aqueles que se candidatam a conduzir um veículo de duas rodas devam ter um período de aprendizagem numa escola vocacionada para tal, com conhecimentos técnicos específicos.

E, quando propúnhamos há pouco um novo conceito, ou seja, em vez de «veículo automóvel», «veículo com motor», era para obrigar também as pessoas que conduzem esses pequenos veículos — a que nem sei como é que se deve chamar —, que não obrigam a carta de condução de espécie alguma — aliás, nos anúncios que publicitam a sua venda, aparece geralmente escrito «não precisa de carta de condução —, a ter conhecimentos ministrados nas escolas.

Um outra questão, Sr. Secretário de Estado, tem a ver com o seguinte: permita-me que lhe recorde que, de acordo com o Decreto-Lei n.º 295/95, as regras técnicas relativas às características metodológicas, aos critérios e à duração das provas de exame são objecto de portaria do Ministério da Administração Interna. Ou seja, devem ser reguladas por portaria e não por despacho, mesmo tratando-se de um despacho da Direcção-Geral de Viação. De facto, há aqui uma lacuna. E, mesmo tendo como certa a objecção feita pelo Sr. Secretário de Estado de que é ainda um projecto, esta matéria deve ser regulada por portaria do Ministério da Administração Interna e não por despacho da Direcção-Geral de Viação.

Vozes do CDS-PP: — Muito bem!

O Sr. Presidente: — Para responder, tem a palavra o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna.

O Sr. Secretário de Estado da Administração Interna: — Sr. Presidente, Sr. Deputado Moura e Silva, as portarias que têm a ver com os programas, etc., foram todas publicadas. Aqui trata-se da forma de realizar o exame, não da matéria que consta do exame.

Agora, referiu um aspecto em que certamente há alguma confusão, pois uma das características deste novo Código é que tudo o que tem motor precisa de licença ou carta de condução. A diferença entre licença e carta de condução é um preciosismo que vem detrás e se mantém. Sei que a licença de condução tem outras características, mas, genericamente, a diferença está em que licença de condução é tudo o que tem a ver com motor até 50 cm³, porque, a partir daí, passa a ser carta.

Quanto ao facto de haver publicidade referindo, relativamente a certos veículos, «não precisa de carta de condução», isso quer dizer que ele pode ser conduzido com licença de condução.

O Sr. Moura e Silva (CDS-PP): — Alguns nem sequer têm licença de condução!

O Orador: — Se não têm, isso passa a constituir crime. Efectivamente, com este Código, e a partir de 1 de Janeiro de 1998, passa a ser crime conduzir sem licença ou carta de condução, além de se incorrer nas coimas e em tudo o mais já previsto. Portanto, nesse aspecto, não há tratamento mais rigoroso nem mais forte em relação a esta matéria.

Uma das inovações, que já referi há pouco, é que todos os condutores para serem licenciados com licença de condução, ou seja, aqueles que conduzem veículos com motor abaixo de 50 cm³, passam obrigatoriamente a dever ter uma fase de aprendizagem, que, hoje, não têm. E a nossa ideia é que essa fase de aprendizagem seja exactamente nas escolas de condução, após a reforma que também estamos a fazer e que está prevista possa ser ainda executada a partir deste ano.

O Sr. Moura e Silva (CDS-PP): — É uma dúvida que se coloca, porque não sabemos qual...

O Orador: — Sr. Deputado, não é o Código da Estrada que vai dizer isto. O Código da Estrada vai dizer o tipo de licença que é e, depois, a regulamentação especial normal, neste caso, determinará as condições em que isso se consegue.

O Sr. Presidente: — Srs. Deputados, não havendo mais inscrições, dou por concluído o debate da proposta de lei n.º 110/VII — Autoriza o Governo a proceder à revisão do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio.

A próxima sessão plenária realizar-se-á na terça-feira, com início às 15 horas, e constará de um período de anexos da ordem do dia e de um período da ordem do dia, que versará sobre as alterações à Constituição da República Portuguesa.

Srs. Deputados, está encerrada a sessão.

Eram 12 horas e 5 minutos.

Faltaram à sessão os seguintes Srs. Deputados:

Partido Socialista (PS):

Aires Manuel Jacinto de Carvalho.
Carlos Alberto Cardoso Rodrigues Beja.
Eurico José Palheiros de Carvalho Figueiredo.
Joaquim Sebastião Sarmento da Fonseca Almeida.
José Maria Teixeira Dias.
Júlio Meirinhos Santanas.
Luís Filipe Nascimento Madeira.
Mário Manuel Videira Lopes.
Paula Cristina Ferreira Guimarães Duarte.
Raúl d'Assunção Pimenta Rêgo.
Sérgio Paulo Mendes de Sousa Pinto.

Partido Social Democrata (PSD):

Antonino da Silva Antunes.
António Germano Fernandes de Sá e Abreu.
Carlos Alberto Pinto.
Carlos Manuel de Sousa Encarnação.
João Calvão da Silva.
Joaquim Martins Ferreira do Amaral.
Manuel Filipe Correia de Jesus.
Manuel Joaquim Barata Frexes.
Maria Manuela Aguiar Dias Moreira.
Maria Manuela Dias Ferreira Leite.
Pedro Augusto Cunha Pinto.
Pedro José da Vinha Rodrigues Costa.

Partido do Centro Democrático Social — Partido Popular (CDS-PP):

Luis Afonso Cortez Rodrigues Queiró.
Manuel Fernando da Silva Monteiro.
Maria Helena Pereira Nogueira Santo.
Maria José Pinto da Cunha Avilez Nogueira Pinto.
Nuno Jorge Lopes Correia da Silva.
Pedro José Del Negro Feist.
Sílvio Rui Neves Correia Gonçalves Cervan.

Partido Comunista Português (PCP):

Carlos Alberto do Vale Gomes Carvalhas.
Maria Lúsa Raimundo Mesquita.
Ruben Luís Tristão de Carvalho e Silva.

A DIVISÃO DE REDAÇÃO E APOIO AUDIOVISUAL.

DIÁRIO da Assembleia da República

Depósito legal n.º 8818/85

IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, E. P.

1 — Preço de página para venda avulso, 9\$50 (IVA incluído).

2 — Para os novos assinantes do *Diário da Assembleia da República*, o período da assinatura será compreendido de Janeiro a Dezembro de cada ano. Os números publicados em Outubro, Novembro e Dezembro do ano anterior que completam a legislatura serão adquiridos ao preço de capa.

3 — O texto final impresso deste *Diário* é da responsabilidade da Assembleia da República.

PREÇO DESTE NÚMERO 152\$00 (IVA INCLUIDO 5%)