



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projecto de Lei nº 635/X-4ª

Altera o Código da Estrada, permitindo o averbamento da habilitação legal para a condução de veículos da Categoria A1 à carta de condução que habilita legalmente para a condução de veículos da Categoria B.

É cada vez mais evidente a necessidade de o Estado procurar formas de fortalecer a capacidade do transporte público como alternativa ao transporte próprio. Não só por motivos ambientais, mas essencialmente por motivos de racionalidade económica e pela promoção da elevação da qualidade de vida das populações.

O planeamento urbano desregrado e a distribuição geográfica das zonas de habitação que se verificam em algumas cidades do país têm sido, sistematicamente, estabelecidos numa perspectiva contrária à do bem-estar das populações, tornando cada vez mais elitizado o acesso às zonas centrais das cidades para habitação, o que tem conduzido em muitos casos ao abandono, desertificação humana e degradação física dos centros urbanos.

Esta distribuição geográfica e este planeamento irracional das cidades que vem apenas satisfazer os interesses que orbitam em torno da especulação imobiliária e, claro, as companhias de produção automóvel, as gasolineiras e as petrolíferas, implica e exige às populações, em particular aos trabalhadores, um movimento pendular diário que acarreta custos económicos, ambientais e sociais que degradam a qualidade de vida de tantos quantos são afectados por esses movimentos pendulares e pelas suas consequências.

Além do planeamento irracional de algumas zonas urbanas, verifica-se uma acentuada tendência política de centralização e litoralização do país. Na verdade, assistimos a um país cada vez mais heterogéneo no plano da distribuição geográfica e densidade populacionais, acarretando a desertificação humana do interior do país e a concentração populacional excessiva nas regiões urbanas que implica uma degradação da qualidade de vida urbana.

As infra-estruturas urbanas não suportam, em grande medida, todas as exigências provocadas pelo aumento populacional urbano e peri-urbano. Assim, assistimos a um constante agravamento das condições de circulação rodoviária, com implicações ambientais e económicas graves. Degrada-se paulatinamente a qualidade do ar no interior das cidades e ao mesmo tempo exige-se aos cidadãos o pagamento de uma factura energética sobre a qual não têm responsabilidades por serem confrontados com ela como única opção. A qualidade de vida, nomeadamente no indicador do “tempo-livre” é fortemente afectada pelas condições de circulação que não satisfaçam uma mobilidade fluida. O trabalhador perde parte significativa do seu dia em deslocações, em detrimento da sua vida familiar, desportiva ou cultural.

Outra das consequências óbvias da “macro-cefalização” do país em grandes áreas urbanas e do abandono dos meios interiores e rurais é o aumento desmedido da quantidade de viaturas que circulam no interior das cidades e que no seu espaço estacionam. A procura de estacionamento é hoje para muitos representativa de um outro período de esperas e tempo perdido, além de ser também em muitos casos sinónimo da degradação ambiental das

idades, da mobilidade dos cidadãos, particularmente dos cidadãos com deficiências visuais ou motoras.

Perante uma situação cuja resolução passa por um conjunto de medidas integradas, sendo que nenhuma isolada será solução, importa ainda assim, minimizar os impactos das consequências das políticas erradas junto dos cidadãos que actualmente as sofrem, enquanto simultaneamente se parte para uma política das cidades que tenha em conta em primeiro lugar as populações. Conjuntamente com a aplicação de medidas que fortaleçam as capacidades dos transportes públicos e fomentem a sua utilização e de políticas de ordenamento do território que possibilitem a dispersão populacional equilibrada e racional, devemos avançar no sentido de promover a qualidade de vida do cidadão que actualmente se encontra sujeito à pressão urbana, agindo também nas questões da mobilidade e do meio de transporte, com ganhos colaterais para um ambiente mais sã.

A Directiva Comunitária 91/439/CE vem permitir aos Estados-Membros a possibilidade de equiparar a habilitação legal para condução de veículos automóveis ligeiros (actualmente classificada como categoria B) à habilitação legal para a condução de veículos de duas rodas de potência e cilindrada reduzidas.

Com efeito, esta matéria já foi inclusivamente alvo de discussão na Assembleia da República, por ocasião de uma petição, motivando inclusivamente um Projecto de Resolução. A grande questão levantada durante essa discussão terá sido, no entanto, a da impossibilidade de existir uma equiparação tácita entre a habilitação para a condução de veículos automóveis ligeiros e a habilitação para a condução de motociclos.

Perante isto e, porque ainda assim se nos afigura adequado fazer prever na lei a possibilidade de equiparar ambas as habilitações, o Grupo Parlamentar do PCP propõe através do presente Projecto de Lei, a equiparação da Habilitação legal para a condução de veículos automóveis ligeiros à Habilitação legal para a condução de veículos de duas rodas de cilindrada até 125 centímetros cúbicos e limitados a 15 cv (11kW), através de pedido do titular da habilitação e sujeito a exame de condução em motociclo de idênticas características.

Ou seja, o presente Projecto propõe que seja aberta a possibilidade de requerer a equiparação da habilitação legal para a condução de veículos da categoria B à habilitação legal para a condução de veículos da categoria A1, sob a condição de o titular executar com sucesso um exame de condução para esse efeito.

Actualmente, para um cidadão ser titular de uma carta de condução que o habilite para a categoria A1 tem de recorrer a uma escola de condução, onde completará de novo a frequência a um curso de Código da Estrada e um curso de condução de um motociclo com menos de 125 cc. Esta necessidade actual corresponde a um significativo esforço financeiro e exige relevante disponibilidade horária - tempo e dinheiro – recursos cada vez mais escassos para a esmagadora maioria da população. Esta exigência legal actual acaba por redundar, muitas vezes, no objectivo impedimento de obtenção de habilitação para a condução de veículos de duas rodas e de baixa potência.

A desburocratização da obtenção da habilitação para a condução de motociclos pode constituir um mecanismo de facilitação razoável e racional para a opção pelo motociclo como forma de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e de melhorar significativamente a mobilidade individual e a fluidez do tráfego, principalmente nas áreas urbanas.

Assim, no âmbito das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português apresenta o seguinte Projecto de Lei:

Artigo 1º

(Objecto)

O artigo 123º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, revisto e republicado pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 123º

(...)

1 - ...

2 - ...

3 -...

4 -...

a) ...;

b) ...;

c) ...;

d) Motociclos de cilindrada não superior a 125 cm³ e de potência máxima até 11 KW.

5 - ...

6 - ...

7 - ...

8 - ...

9 – Para efeitos da alínea d) do n.º 4 do presente artigo, os titulares de carta de condução válida para a categoria B podem conduzir veículos da categoria A1, mediante a realização de um exame prático de condução.

10 – [Anterior n.º 9]

11 – [Anterior n.º 10]

12 – [Anterior n.º 11]

13 – [Anterior n.º 12]»

Artigo 2º

(Regulamentação)

O Governo regulamentará, no prazo de 30 dias após a publicação da presente lei, a prova constitutiva do exame de condução prático.

Artigo 3º
(Entrada em vigor)

A presente lei entra em vigor com a publicação da respectiva regulamentação.

Assembleia da República, 8 de Janeiro de 2009

Os Deputados,

MIGUEL TIAGO; ANTÓNIO FILIPE; BERNARDINO SOARES; BRUNO DIAS; JOSÉ SOEIRO; JORGE
MACHADO; JOÃO OLIVEIRA; AGOSTINHO LOPES; JERÓNIMO DE SOUSA