



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

PROJECTO DE LEI N.º 183/IX

LEI DE BASES DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA E DA ALTA AUTORIDADE PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Exposição de motivos

Portugal é o país da União Europeia com maior e mais grave índice de sinistralidade rodoviária. Esta afirmação que, presentemente, será considerada como mais um lugar comum, não pode senão justificar uma profunda preocupação por parte de todos os responsáveis por este primeiro lugar europeu, na convicção de que é urgente mudar radicalmente este triste panorama.

A falta de segurança rodoviária deve ser considerada como um grave problema de saúde pública. Segundo o Conselho Europeu de Transportes, a ocorrência de cerca de mais de 42 000 mortos e de mais de 3,5 milhões de feridos por ano nas estradas da União Europeia, faz desta realidade um dos mais graves problemas de saúde pública que os Estados da União enfrentam actualmente, na medida em que diminui a média de idades da população e contribui para uma grave deterioração do estado geral de saúde da população, resultando num elevadíssimo número de pessoas que perdem a vida ou que ficam afectadas irremediavelmente para o resto da vida.

Os custos para a sociedade de tão grave situação são enormes. Segundo relatório aprovado pelo Parlamento Europeu, a 7 de Dezembro de 2000, estima-se que os custos sócio-económicos totais associados aos



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

acidentes rodoviários na União Europeia ultrapassam os 160 mil milhões de euros anuais, equivalendo a cerca de 2% do total do PIB europeu.

Em valores médios, Portugal, na década de 90, apresentou valores de sinistralidade rodoviária grave superiores em mais do dobro da média dos países da União Europeia (UE). Enquanto que para o conjunto da UE a média de acidentes com vítimas era de 12 mortos por 100 000 habitantes e por ano, em Portugal esses valores eram de 26. O país que mais se aproximava de Portugal era a Grécia, que apresentava valores, na década, 25% inferiores.

Mesmo no ano 2000, Portugal apresentava um número de mortos em acidentes rodoviários 95% acima da média comunitária, mantendo, é claro, o primeiro lugar no concerto das nações da União Europeia. Uma situação que se poderia perfeitamente classificar de calamidade pública à escala europeia!

No último ano de 2001, em cada nove minutos houve alguém que foi vítima dum acidente rodoviário em Portugal. Em cada dia, morreram quatro pessoas nas estradas. Em cada hora e meia, houve registo de um acidente grave, ou seja, um acidente donde resultaram mortos ou feridos graves.

O grave desta situação não são apenas os números, em si mesmos, já de si gravíssimos especialmente no contexto europeu. O grave é que não se vislumbram melhorias significativas. Mesmo no ano corrente de 2002, no 1.º semestre, apesar do número total de acidentes com vítimas se ter reduzido ligeiramente face ao período homólogo do ano anterior (-0,5%) e o número de mortos e feridos graves também (-18,3%), o índice de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

gravidade dos mesmos, expresso pelo número de mortos por cada 100 acidentes com vítimas, foi superior ao ano anterior (+3,6%).

São necessariamente múltiplas as causas que concorrem para esta realidade. De acordo com as estatísticas, publicadas pela Direcção-Geral de Viação, mais de 1/3 (35%) dos acidentes com vítimas em 2001 são atribuíveis a «causas não identificadas ou não definidas», 28% à velocidade excessiva e 9,5% ao desrespeito de cedência de passagem.

Se é certo que, na maioria dos casos, não é possível reduzir um acidente apenas a uma causa, não o é menos que as estatísticas publicadas parecem não reflectir satisfatoriamente o conjunto dos factores que podem intervir num determinado acidente. Causas como as deficiências que as vias rodoviárias apresentam, quer ao nível da sua concepção quer do estado da sua manutenção, ou não são conhecidas ou são apenas parcialmente consideradas. O mesmo se aplica ao tratamento dado a causas, tais como a condução sob o efeito do álcool ou de substâncias psicotrópicas.

Por outro lado, as estatísticas publicadas pela Direcção-Geral de Viação não especificam também os acidentes de viação sem vítimas, apesar de, na definição que serve de base à análise da tipologia dos acidentes, se considerar como acidente «as ocorrências na via pública do qual resultem vítimas e/ou danos materiais». No mesmo sentido, poder-se-ia igualmente questionar porque razão a análise dos pontos negros se limita, segundo a própria definição, aos «acidentes com vítimas», subentende-se que os acidentes sem vítimas não parece serem considerados nessa tipologia.

Crê-se deste modo que, mesmo o próprio tema da sinistralidade rodoviária, precisa de ser aprofundado, quer no que respeita à ponderação



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

do conjunto de factores que intervém na sua ocorrência quer igualmente no que se refere à própria análise da sinistralidade.

Esse aprofundamento e essa ponderação justificam certamente um enquadramento organizativo e uma assumpção da responsabilidade do Estado num nível muito superior ao existente. De facto, embora previsto na legislação em vigor (Resolução do Conselho de Ministros n.º 42/97), o Conselho Nacional de Segurança Rodoviária não parece ter atingido qualquer dos objectivos expressos ao nível das competências que lhe foram atribuídas. Aliás, os resultados relativos à evolução da sinistralidade rodoviária entre 1997 e 2001 aí estão para o confirmar.

Mas, independentemente da questão da avaliação das competências e dos poderes que foram conferidos àquele órgão, não restam dúvidas de que o seu fraquíssimo carácter operativo estará na razão directa dos seus poderes: a poderes limitados não poderá senão corresponder débeis capacidades para mudar qualquer situação. A debilidade do próprio organismo criado, a falta de visibilidade nas principais tomadas de decisão e de propostas, a fraca associação do Governo na co-responsabilização pelos objectivos a alcançar e a limitada participação de um conjunto de organismos e de representantes de sectores políticos e sociais na definição de uma política nacional de segurança rodoviária, justificarão provavelmente a sua ausência quase completa das principais decisões que, em matéria de segurança rodoviária, têm sido tomadas pela administração central e local do Estado.

Impõe-se, portanto, por razões nacionais, que a segurança rodoviária seja encarada como uma área de actuação prioritária dos poderes públicos e



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

que se aprofunde o seu conhecimento técnico e científico, quer no ramo do ensino quer da investigação científica e tecnológica.

Nesse sentido, a discussão e aprovação de uma Lei de Bases da Segurança Rodoviária afigura-se como uma oportunidade para a Assembleia da República definir os instrumentos, os meios e o modelo organizacional que deve presidir à actuação do Estado tendo em vista a redução sensível da sinistralidade rodoviária em Portugal.

Já na anterior legislatura, a Assembleia da República teve ocasião de discutir detalhadamente várias propostas oriundas de vários grupos parlamentares tendentes a dar resposta a esta questão. Várias dessas propostas mantêm-se perfeitamente actuais e por isso são retomadas na presente proposta de diploma.

De entre elas, poderemos citar a urgência de um diagnóstico nacional, tão exaustivo quanto possível, do estado das estradas e demais infra-estruturas rodoviárias, a necessidade da aprovação de um Plano Nacional para a Segurança Rodoviária ou a implementação de medidas cautelares para a segurança de veículos, condutores ou peões.

Mas outras há que, no entendimento do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, carecem ainda do aperfeiçoamento e actualização do necessário normativo legislativo.

Mais e maior responsabilização das entidades (e dos seus responsáveis), públicas ou privadas, que deveriam assegurar o bom estado de exploração ou mesmo uma correcta concepção das infra-estruturas rodoviárias que dê prioridade à execução das melhores soluções técnicas de construção e de protecção ambiental e não apenas a factores de ordem



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

económica e financeira, são introduzidas no presente projecto de diploma, quer sob a forma da figura do «crime rodoviário» quer ainda sob a forma de uma política de prevenção orientada para a educação para uma cidadania rodoviária.

Mais e maior atenção à correcção dos comportamentos dos condutores na estrada através da aplicação de uma estratégia pedagógica e preventiva sobre as práticas incorrectas de condução e que passa também pela introdução de normas mais apertadas de segurança, que garantam o direito à partilha e ao usufruto da via pública por parte dos cidadãos com mobilidade reduzida ou que se desloquem em meios de transporte não motorizados. No mesmo sentido, o desenvolvimento da investigação aplicada ao estudo dos comportamentos sociais dos condutores de diferentes origens e proveniências deveria ser considerado como uma ferramenta indispensável a um conhecimento mais aprofundado das principais motivações comportamentais dos condutores e necessariamente potenciadora de políticas correctivas adequadas.

Mais e maior responsabilização de todos os utilizadores das vias rodoviárias, seja através de novas regras de conduta que urge impor seja por via de regras mais claras e mais gravosas para os comportamentos anti-sociais dos condutores, a par de um maior rigor e de menor permissividade das entidades que intervêm na fiscalização da segurança rodoviária ou que decidem da aplicação das penas associadas à prática de infracções graves e muito graves, especialmente se delas resultarem danos para a vida humana.

Mais e melhor coordenação na gestão dos programas e das medidas tendentes a aumentar a relevância da segurança rodoviária através,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

nomeadamente, da criação de uma Alta Autoridade para a Segurança Rodoviária que coordene, discuta e recomende as melhores actuações tendentes à redução efectiva da sinistralidade rodoviária.

Mais e melhor cooperação de todas as entidades, públicas ou privadas, cujo trabalho conjunto, reforçado pela pertença a um mesmo quadro orgânico de uma Alta Autoridade, pode contribuir para um melhor conhecimento dos factores que potenciam a ocorrência de acidentes rodoviários e/ou para uma eficaz e célere actuação que conduza à sua eliminação. Por outro lado, justifica-se plenamente que a Administração Pública promova de facto a articulação das várias políticas com incidência no mesmo capítulo, que, na prática, até acabam por ser correlacionadas. Deveria ser esse o caso da necessidade de desenvolver uma política fiscal que fosse sensível ao desenvolvimento de boas práticas em matéria de segurança rodoviária e que permitisse a introdução de um princípio de discriminação positiva para todas as actuações que antecipassem a introdução de medidas promotoras da segurança rodoviária de pessoas e de bens. Trata-se de matéria que, não cabendo numa proposta de lei de bases como a actual, deverá merecer uma atenção específica em próxima oportunidade.

Mais e maior envolvimento da sociedade na discussão e acompanhamento da execução das estratégias de redução dos acidentes através duma maior abertura à participação e discussão das várias entidades e grupos de cidadãos sobre os factores que intervém na ocorrência dos acidentes, em ordem à adopção das melhores práticas preventivas e correctivas para o exercício de uma cidadania rodoviária. A criação de uma



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

linha verde aberta à participação e comunicação de todos os incidentes rodoviários com obrigatoriedade de seguimento e de resposta por parte da Alta Autoridade, bem como a criação de um prémio anual voltado para a investigação e desenvolvimento centrada sobre a adopção de medidas tendentes à redução das taxas de acidentes, são dois pequenos passos, mas significativos, nesse sentido.

Mais e maior atenção à segurança dos passageiros no transporte público através da obrigatoriedade dos vários agentes intervenientes no sector (construtores, condutores, utilizadores e agentes fiscalizadores) de promoverem, em tempo útil, a aplicação de medidas de segurança passiva e activa no transporte público, cuidando-se em particular da implementação, o mais breve possível, do conjunto de medidas preventivas enunciadas para os veículos de transporte de crianças.

Deste modo, nos termos constitucionais e regimentais, os Deputados do Bloco de Esquerda propõem o seguinte projecto de lei:

Capítulo I

Natureza, princípios e objectivos

Base I

Âmbito

A presente lei regula a natureza, os princípios e os objectivos que devem nortear a aplicação sistemática de uma política de segurança



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

rodoviária, bem como as atribuições, competências e organização da Alta Autoridade para a Segurança Rodoviária.

Base II

Princípios gerais

1 — Todos os cidadãos têm direito à vida e à mobilidade, competindo ao Estado zelar para que se exerçam num quadro de crescente segurança, qualidade e conforto, em termos individuais e colectivos.

2 — A política de segurança rodoviária e os recursos colocados à sua disposição são instrumentos determinantes para a defesa e garantia dos direitos referidos no número anterior.

Base III

Princípios específicos

1 — A política nacional e a aplicação de modelos de boas práticas em matéria de segurança rodoviária deverão ser formuladas e executadas no rigoroso respeito dos seguintes princípios específicos:

a) Da prevenção: a melhoria da segurança rodoviária exige a adopção de um conjunto de acções e de comportamentos por parte das entidades públicas e dos utentes das redes rodoviárias, que, a curto prazo, actuem sobre as causas que estão na origem da insegurança nas estradas em Portugal, e funcionem como instrumentos indutores de práticas preventivas



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

que eliminem, a longo prazo, todos os factores potenciadores da insegurança rodoviária;

b) Da educação para a cidadania rodoviária: o respeito por uma nova cultura de cidadania rodoviária exige a formulação de novos *curricula* ministrados nas escolas de condução e impõe rigor na sua fiscalização, bem como obriga à introdução do ensino para a cidadania rodoviária nos ciclos básico e complementar, correspondendo à criação de módulos dedicados ao civismo, condução defensiva e regras de sociabilidade nas estradas;

c) Da unidade da gestão e controlo: a definição e controlo de execução de uma política nacional de segurança rodoviária deve estar centralizada num único órgão de coordenação com representação das principais entidades, públicas e privadas, intervenientes no processo, e sob a tutela do ministro directamente responsável pelas infra-estruturas rodoviárias;

d) Da responsabilização: a aplicação de uma política nacional de segurança rodoviária deve basear-se no aprofundamento do princípio da responsabilização individual e colectiva pelas causas que estão na origem dos acidentes rodoviários, implicando o apuramento sistemático das responsabilidades que, directa ou indirectamente, possam envolver os vários responsáveis de entidades públicas ou privadas com intervenção na criação e manutenção das condições de operacionalidade das infra-estruturas rodoviárias ou dos próprios veículos;

e) Da cooperação: a adopção duma prática de cooperação vertical e horizontal na aplicação duma política nacional de segurança rodoviária



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

entre todas as instituições com intervenção na execução dessa política, como condição prévia indispensável ao sucesso da mesma;

f) Da participação: a mobilização e a integração no processo de discussão, análise, definição e controlo de execução da política nacional de segurança rodoviária por parte de todas as partes interessadas directamente nesse processo, desde logo, os próprios utentes e entidades com responsabilidade na construção e gestão das infra-estruturas rodoviárias;

g) Do planeamento: a implementação de uma política de segurança rodoviária, como parte integrante duma política geral de mobilidade sustentável exige a elaboração e a execução dum programa sistemático de planeamento, onde se quantifiquem metas, se estabeleçam objectivos e se identifiquem os responsáveis, os instrumentos e os recursos necessários para a sua execução e controlo.

Base IV

Definições

Para efeitos da presente lei, adoptam-se as seguintes definições básicas:

a) Acidente: qualquer ocorrência na via pública ou que nela tenha origem, envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR, GNR/BT e PSP) ou de quaisquer outras entidades do sector automóvel (nomeadamente, companhias de seguros) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

b) Vítima: ser humano que em consequência de acidente sofra danos corporais;

c) Morto ou vítima mortal: vítima de acidente cujo óbito ocorra em consequência de ferimentos provocados pelo acidentes até 30 dias após a ocorrência deste;

d) Ferido grave: vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas;

e) Ferido leve: vítima de acidente que não seja considerada ferido grave;

f) Acidentes com vítimas: acidente do qual resulte pelo menos uma vítima;

g) Acidente mortal: acidente do qual resulte pelos menos um morto;

h) Acidente com feridos graves: acidente do qual resulte pelo menos um ferido, não tendo ocorrido qualquer morte;

i) Acidente com feridos leves: acidente do qual resulte pelo menos um ferido leve e no qual não tenha ocorrido nem mortes nem feridos graves;

j) Acidente sem vítimas: acidente do qual resultem apenas danos materiais;

k) Condutor: pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública;

l) Passageiro: pessoa transportada num veículo pela via pública e que não seja condutora;

m) Peão: pessoa que transita na via pública a pé e em locais sujeitos à legislação rodoviária. Consideram-se ainda peões todas as pessoas que



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

conduzam à mão velocípedes ou carros de crianças ou de deficientes físicos;

n) Índice de gravidade: número de mortos por 100 acidentes com vítimas;

o) Indicador de gravidade: $IG = 100 \times M + 50 \times FG + 3 \times FL$

em que M é o número de mortos, FG o de feridos graves e FL o de feridos leves.

p) Ponto negro principal: troço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registaram, nos últimos três anos, pelo menos, cinco acidentes com vítimas, e cuja soma de indicadores de gravidade seja superior a 100;

q) Ponto negro: troço de estrada com o máximo de 1000 metros de extensão, no qual se registaram, nos últimos três anos, pelo menos, cinco acidentes em cada ano, com ou sem vítimas.

Base V

Objectivos e medidas

1 — A política nacional de segurança rodoviária visa os seguintes objectivos fundamentais:

a) A defesa do direito à vida e à circulação das pessoas e bens em condições de segurança, respeitando as exigências impostas pela sociedade ao sistema de transporte no que se refere às respectivas eficiências económica, social e ambiental;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

b) A progressiva aplicação de modelos de boas práticas para o exercício da cidadania individual e colectiva;

c) A progressiva redução dos custos externos da actividade transportadora, em especial dos custos sociais e económicos associados à sinistralidade rodoviária.

2 — A prossecução de uma política nacional de segurança rodoviária deverá traduzir-se na aprovação de um Plano Nacional para a Segurança Rodoviária, a desenvolver num horizonte plurianual de médio prazo.

3 — O Plano Nacional para a Segurança Rodoviária deve apoiar-se em diagnósticos sistemáticos sobre as diferentes causas que estão na base da sinistralidade rodoviária em Portugal, deve identificar e conter os programas de acção, as medidas e a respectiva calendarização, os meios e os responsáveis pela execução das estratégias e actuações tendo em vista metas concretas que expressem uma redução gradual e geral dos indicadores e índices de gravidade dos acidentes, até ao final do período da sua vigência. Deve, ainda, definir o programa de supervisão da evolução dos indicadores de estado do sistema de transporte, e prever mecanismos de correcção em caso de incumprimento de metas parcelares.

4 — Os processos de elaboração e de revisão do Plano Nacional de Segurança Rodoviária deverão ter por referência indicadores de estado do sistema de transportes no que se refere à sinistralidade rodoviária (designadamente o número de mortos por 100 mil habitantes e o número de acidentes por milhão de veículo quilómetro) idênticos aos utilizados na generalidade dos outros países da União Europeia.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

5 — O processo de planeamento deverá envolver em todos os seus níveis, a intervenção dos poderes públicos, nacionais, regionais e locais, com competência e responsabilidades na área das infra-estruturas rodoviárias e englobar a discussão e aprovação de Planos Regionais e Locais de Segurança Rodoviária, fixando metas específicas a serem alcançadas na redução da sinistralidade rodoviária.

6 — Na definição das políticas nacionais e sectoriais de segurança rodoviária deverão respeitar-se modelos de participação alargada de todas as entidades intervenientes e dos diferentes agentes e parceiros sociais, com acção relevante na definição das matérias envolvidas.

7 — É parte integrante da Política Nacional de Segurança Rodoviária uma componente voltada para a investigação e desenvolvimento aplicada à redução da sinistralidade rodoviária, pelo que todos os agentes sociais, individual ou colectivamente, deverão ser sistematicamente incentivados e premiados relativamente às actuações ou projectos que se afigurem, em cada ano, de contribuição mais relevante para esse grande objectivo.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Capítulo II

Normas gerais de segurança rodoviária

Base VI

Da prevenção

1 — A prevenção, como princípio basilar de qualquer política de segurança rodoviária, deve traduzir-se nas seguintes actuações concretas em matéria de ensino:

a) Inclusão nos *curricula* do ensino básico e secundário de programas educativos e de prevenção para adolescentes e jovens, abordando, designadamente, conteúdos formativos relacionados com a condução cívica e os efeitos do consumo de álcool e de estupefacientes;

b) Melhoria dos sistemas de instrução e de exame para obtenção de licenças de condução, através de programas de preparação para a condução cívica, defensiva e em situações de risco, tornando obrigatório o uso pelas escolas de condução de simuladores de condução;

c) Inclusão nos sistemas de instrução e de exame de módulos de ensino orientados para a condução cívica e defensiva.

2 — Integra-se também na política de prevenção a implementar pelas diferentes entidades públicas da administração central e local, a aprovação, pelo ministério da tutela, de um Guia de Boas Práticas para o projecto,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

construção, gestão e conservação de infra-estruturas rodoviárias, que possam servir de padrão de aferição e fiscalização sobre a qualidade da actividade produzida em matéria de segurança rodoviária.

3 — O Código Penal deverá acolher o conceito de crime rodoviário, abrangendo na sua previsão todas as pessoas singulares ou colectivas, públicas ou privadas, que directa ou indirectamente, por acção ou omissão, contribuam para a ocorrência de acidentes rodoviários em que haja vítimas, nos casos de:

- a) Deficiente ou má concepção no projecto ou na implantação de infra-estruturas rodoviárias;
- b) Deficiente ou má manutenção das infra-estruturas rodoviárias, designadamente ao nível do estado do piso ou da sinalização;
- c) Deficientes condições de realização de obras ou quaisquer outras intervenções na via pública, com carácter temporário;
- d) Deficiente ou má concepção ou manutenção do bom estado de funcionamento dos veículos;
- e) Deficiente ou má utilização dos veículos e das infra-estruturas.

4 — As campanhas de promoção da segurança rodoviária devem ser orientadas ao encorajamento das boas práticas na condução, desencorajando sistematicamente o uso de telemóveis pelos condutores, assim como o consumo de álcool, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas e a condução agressiva e anti-social, incluindo,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

designadamente, manobras perigosas, aproximação excessiva e continuada ao veículo da frente e velocidade excessiva.

5 — A generalidade dos programas de reeducação de condutores infractores, deve ser especialmente voltada para a possibilidade de, em caso de decisão judicial, funcionarem como esquemas alternativos à penalização de infracções atentatórias da segurança rodoviária.

6 — Implementação, a partir de 1 de Janeiro de 2004, de programas gratuitos de reciclagem para condutores, a serem assegurados pelas escolas de condução, de frequência voluntária até aos 65 anos e obrigatória a partir dessa idade, no mínimo, de cinco em cinco anos. O programa dos cursos de reciclagem deverá basear-se em proposta da Direcção-Geral de Viação, aprovada pelo ministro da tutela, no prazo máximo de seis meses, após a entrada em vigor da presente lei. O processo de certificação dos cursos, bem como eventuais compensações a que as escolas de condução se poderão candidatar, serão objecto de regulamentação específica a aprovar pelo ministério da tutela, até final do ano de 2003.

7 — Consagração, no Código da Estrada, do princípio da obrigatoriedade do abrandamento da velocidade da circulação em meios urbanos, com limitação da velocidade a 40 km/h em zonas residenciais, a delimitar e a anunciar localmente pelos órgãos municipais, passando a sua inobservância a ser classificada como uma infracção muito grave.

8 — Funcionamento de uma linha verde de serviço público de atendimento para a segurança rodoviária, acessível 24 horas por dia a todos os utilizadores da via pública, que permita alertar para casos de sinalização errada ou omissa, acidentes graves, mau estado dos pavimentos ou todo o



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

tipo de deficiências nas vias rodoviárias que representem risco para a circulação de pessoas ou veículos.

9 — Instalação de sistemas de vídeo-vigilância no interior dos veículos de transporte colectivo de passageiros, devidamente assinalados no respectivo interior, responsabilizando-se a entidade que efectua a recolha das imagens a proceder à destruição das mesmas, nos termos estabelecidos na lei, em caso de inexistência de registo de qualquer incidente significativo para a segurança dos passageiros.

10 — Interdição da venda de bebidas alcoólicas em todas as áreas de serviço e postos de abastecimento de combustível.

11 — Definição, em legislação complementar, de limites quantitativos admissíveis para ingestão de bebidas alcoólicas e para o consumo de estupefacientes ou de substâncias psicotrópicas, verificáveis por agentes de fiscalização policiais com recurso a aparelhos de medição, certificados pela Direcção-Geral de Saúde, no próprio local de intercepção dos veículos ou em estabelecimentos de saúde pública.

Base VII

Das infra-estruturas rodoviárias

1 — Estabelecimento, a nível nacional, duma hierarquização de vias, à qual deverão corresponder critérios de projecto, de conservação e de gestão precisos, definidos em normas e manuais técnicos, aprovados pelo ministério da tutela.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

2 — Todas as infra-estruturas rodoviárias de acesso público devem apresentar-se em bom estado de conservação em toda a extensão das suas faixas de rodagem, permitindo, em geral, níveis de serviço e de segurança adequados às funções decorrentes da respectiva posição na hierarquia viária, aos fluxos e às diferentes tipologias permitidas de tráfego rodoviário.

3 — As entidades responsáveis pela construção, gestão e manutenção das infra-estruturas rodoviárias, públicas ou privadas, rurais ou urbanas, devem assegurar o seu regular e normal funcionamento e zelar pela verificação dos padrões de segurança definidos no Plano Nacional de Segurança Rodoviária.

4 — O regular e normal funcionamento das vias rodoviárias, especialmente da rede nacional de estradas, implica não só o estado geral regular do pavimento e um perfil transversal homogéneo ao longo de cada trecho da infra-estrutura, como também uma sinalização adequada e coerente, colocada em materiais invioláveis, de fácil leitura e visibilidade.

5 — As Auto-Estradas (AE), Itinerários Principais (IP) e Complementares (IC), Vias Circulares e Variantes devem ser protegidas com a colocação de barreiras em todos os viadutos que impeçam o arremesso ou a queda de objectos sobre as faixas de rodagem.

6 — Em todas as zonas de curva dos Itinerários Principais (IP) e nos troços dos Itinerários Complementares (IC) onde a intensidade de tráfego e o registo de acidentes configure a presença de um ponto negro principal, deverão ser instalados separadores centrais tendo em vista a tendencial eliminação de acidentes frontais entre veículos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

7 — As guardas de segurança no conjunto da rede rodoviária nacional de estradas deverão ser obrigatoriamente certificados e homologados, com especial atenção à protecção dos prumos de sustentação, os quais devem ser revestidos de material adequado visando a minimização dos efeitos da sinistralidade, envolvendo motociclos.

8 — Nas vias rodoviárias de maior intensidade de tráfego, designadamente na vizinhança das principais áreas metropolitanas e em todos os IP e IC, nas proximidades dos principais pontos negros da sinistralidade rodoviária, deverão ser instalados painéis luminosos verticais de informação variável, dedicados à transmissão de mensagens relevantes para a circulação das correntes de tráfego nas vias rodoviárias procedentes.

9 — A construção e implantação de uma rede de ciclovias em todo o território nacional, a nível urbano ou rural, deve respeitar os princípios de continuidade geográfica, de proximidade com os pólos de desporto, lazer e de interesse turístico e de articulação com os interfaces de transporte de passageiros, visando a eliminação progressiva de discontinuidades, a promoção das actividades indutoras do bem-estar e de fruição individual e uma adequada promoção da intermodalidade do ponto de vista da utilização do sistema de transportes.

10 — A partir de 1 de Janeiro de 2004, todos os novos projectos de construção de infra-estruturas rodoviárias ou que conduzam a uma alteração da classe de estrada deverão obrigatoriamente incluir a realização de Auditorias de Segurança Rodoviária com o objectivo de avaliar os aspectos de segurança que, explicitamente, devam ser respeitados na implementação dos projectos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

11 — A ocorrência de acidentes rodoviários que resultem, total ou parcialmente, de deficiências ou omissões na concepção ou na manutenção do bom estado de funcionamento das vias públicas rodoviárias dará sempre lugar ao apuramento de responsabilidades civis e criminais, por parte:

a) Das entidades responsáveis pela administração da via rodoviária em causa, solidariamente;

b) Dos titulares dos respectivos cargos de administração e gestão das respectivas entidades, públicas ou privadas, individualmente.

Base VIII

Dos veículos

1 — Até final de 2004, todos os veículos, com ou sem motor, que circulem na via pública devem estar cobertos por um seguro obrigatório contra terceiros, de responsabilidade civil, morte e invalidez.

2 — Todos os novos veículos automóveis deverão passar a dispor de um registo automático de dados que inclua, designadamente, as operações de manutenção e as inspecções periódicas obrigatórias, a velocidade do veículo ao longo da última semana de circulação e a notação de acidentes graves, com registo da hora, dia, velocidade instantânea, distância de travagem e mudanças bruscas de direcção.

3 — Num prazo máximo de três anos, e em termos a definir por decreto regulamentar, todos os veículos automóveis deverão ser dotados de instrumentos de segurança passiva, nomeadamente cintos de segurança em



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

todos os lugares disponíveis e, em caso de necessidade, ajustáveis ao transporte de vários tipos especiais de passageiros (crianças, deficientes, etc.), bem como a inclusão de um colete retro-reflector e fluorescente no conjunto de acessórios obrigatórios.

4 — Todos os novos veículos de transporte de passageiros, com mais de nove lugares, deverão ser dotados, a partir de 1 de Janeiro de 2006, em todos os lugares disponíveis para passageiros, de instrumentos de segurança passiva, designadamente cintos de segurança e *airbags* e de outros instrumentos apropriados para o caso de transporte de animais de companhia ou de grandes objectos transportados por passageiros.

5 — Todos os novos veículos de transporte de passageiros, com mais de 35 lugares, deverão passar a dispor, a partir de 1 de Janeiro de 2006, de espaços reservados para o transporte de velocípedes sem motor, garantindo-se o seu acondicionamento de acordo com as indispensáveis condições de segurança.

6 — Os veículos automóveis de transportes colectivos de passageiros, com mais de nove lugares e os veículos de transporte de mercadorias de +3,5 toneladas, em circulação no território nacional, passarão a estar obrigados, a partir de 1 de Janeiro de 2004, a efectuar uma inspecção, de seis em seis meses, legalmente certificada, a todos os sistemas que envolvam a segurança dos passageiros e do próprio veículo.

7 — Todos os veículos automóveis de transportes colectivos de passageiros, com mais de nove lugares e os veículos de transporte de mercadorias de +3,5 toneladas, passarão a estar obrigados, a partir de 1 de Janeiro de 2006, a incluir dispositivos de limitação automática da



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

velocidade, que imponham, na prática, o respeito dos limites máximos de velocidade de circulação, legalmente admissíveis, para os veículos, de acordo com a sua tipologia.

8 — Todos os veículos automóveis, que efectuem o transporte de menores, incluindo o transporte pré-escolar e escolar, com idades inferiores a 14 anos, devem, até 31 de Dezembro de 2004, passar a dispor dos seguintes dispositivos obrigatórios:

- a) Cintos de segurança em todos os lugares disponíveis;
- b) Dispositivos de segurança para a abertura de portas e janelas;
- c) Sinalização luminosa nas respectivas entradas e saídas;
- d) Acessórios de segurança que permitam uma integral visibilidade pelo motorista dos veículos no seu interior.

9 — Todos os veículos automóveis que efectuem, com regularidade, o transporte de crianças com idades inferiores a 14 anos ou o transporte de idosos, deverão ter um percurso tendencialmente permanente, não efectuar viagens com duração superior a 1 hora e serem, no caso do transporte de crianças, acompanhados por um adulto, para além do motorista.

10 — Não são admissíveis, para o transporte colectivo de crianças, veículos automóveis com uma idade superior a 12 anos.

11 — A ocorrência de acidentes rodoviários que resultem, total ou parcialmente, de deficiências na concepção ou manutenção do bom estado de funcionamento dos veículos dará lugar ao apuramento de responsabilidades civis e criminais, por parte das entidades responsáveis



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

pela concepção ou pela manutenção dos veículos, incluindo os próprios proprietários.

Base IX

Dos condutores

1 — As infracções, condenações e penalizações de qualquer condutor, deverão constar de uma base de dados contendo toda a informação relativa aos acidentes rodoviários.

2 — Os seguros obrigatórios do automóvel deverão prever cláusulas de agravamento das apólices para os condutores que, comprovadamente, tenham sido considerados responsáveis pela prática de crimes rodoviários e, igualmente, cláusulas de desagravamento das apólices para condutores exemplares sem qualquer responsabilidade na produção de acidentes.

3 — Os condutores têm o direito e o dever de participar às autoridades ou à linha verde, prevista no n.º 8 da Base VI da presente lei, a ocorrência de situações susceptíveis de configurar um crime rodoviário, nomeadamente por actuações de utentes nas estradas, por verificação de deficiências em matéria de segurança rodoviária na gestão ou manutenção das infra-estruturas rodoviárias ou mesmo por parte de fabricantes de veículos.

4 — Deverá ser aplicado um sistema de pontuação averbável nas cartas de condução que conduza à sua cassação automática, por um período mínimo de seis meses, logo que se atinja uma pontuação acumulada equivalente a três infracções muito graves com danos sobre vidas humanas.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

5 — Aos condutores que, em acção de fiscalização, sejam detectados níveis de alcoolémia igual ou superior 1,2 g/l ou consumo de substâncias psicotrópicas ou de estupefacientes acima dos níveis legalmente admissíveis, será, imediata e preventivamente, apreendida a carta de condução e o livrete do veículo, até decisão judicial.

6 — A revisão do direito sancionatório estradal deverá promover a articulação entre os fins pedagógicos e punitivos, prevendo designadamente:

a) A inclusão sistemática de penas acessórias tais como o serviço à comunidade, a par das tradicionais penas de multa e de prisão;

b) A possibilidade de a autoridade judicial competente poder preferir, no conjunto das penas acessórias, as penas de prestação de serviços comunitários;

c) A possibilidade de a autoridade judicial competente poder decidir sobre a suspensão da pena de cassação da carta ou da licença de condução, no caso dos infractores aceitarem cumprir serviços comunitários, em organismos dedicados à segurança rodoviária e ao acompanhamento da vítima e das suas famílias;

d) A obrigatoriedade de realização de novo exame de condução em caso de condenação em mais do que um acidente rodoviário grave, donde resultem mortos ou feridos;

e) A cassação da licença ou carta de condução, por um período não inferior a 90 dias mas cuja decisão final é da competência da autoridade



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

judicial, a todo o condutor que seja fiscalizado a uma velocidade instantânea igual ou superior ao dobro da velocidade legalmente permitida;

f) A apreensão preventiva e imediata do veículo em circulação pelas autoridades de fiscalização do trânsito ou seus agentes, e por um período a ser confirmado por um tribunal competente mas nunca inferior a 90 dias, a todo o condutor que:

- Seja fiscalizado sem possuir a respectiva licença de condução;
- Seja fiscalizado a uma velocidade instantânea igual ou superior ao dobro da velocidade legalmente permitida;

g) A prisão efectiva, no mínimo de seis meses, a todo o condutor que:

- Seja condenado, pelo menos três vezes, pela prática de condução sem licença legal;
- Seja considerado responsável pela ocorrência de três acidentes rodoviários, donde resultem mortos ou feridos com gravidade.

Base X

Dos peões

1 — O peão tem o direito cívico de circular na via pública sem correr o risco de ser atropelado, de ver a sua integridade física ameaçada, de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

sofrer riscos resultantes da poluição do meio ambiente ou de ver limitada a sua capacidade de mobilidade e de acessibilidade.

2 — Deverá ser garantida a existência de uma rede pedonal contínua dentro dos limites urbanos de todas as localidades e aprovação duma Carta de Direitos dos Peões, no âmbito do futuro Plano Nacional de Segurança Rodoviária.

3 — As entidades responsáveis pela segurança rodoviária deverão considerar a segurança dos peões como a primeira prioridade das medidas a tomar, respeitando na concepção e na gestão da via pública em meio urbano, especialmente nas zonas centrais e residenciais, o direito à prioridade do peão, tendo, designadamente, em atenção que:

a) A regulação do tempo de verde no atravessamento das vias por peões deverá ter uma duração adequada à velocidade do peão de mobilidade reduzida;

b) A visibilidade de circulação na via, de tal forma que nenhum obstáculo possa bloquear a visão, diurna ou nocturna, dos peões e dos próprios condutores.

4 — Com vista à aplicação dos princípios enunciados nos números anteriores, as autarquias locais aprovarão as medidas regulamentares adequadas, identificando as vias e as zonas urbanas onde aquelas prioridades deverão ser respeitadas integralmente.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Capítulo III

Alta Autoridade

Base XI

Da organização

1 — É criada a Alta Autoridade para a Segurança Rodoviária (AASR), organismo público, dotado de autonomia administrativa e serviços próprios.

2 — A Alta Autoridade funciona junto da Presidência do Conselho de Ministros, será presidida por uma individualidade a designar por despacho do Primeiro-Ministro e será constituída pelos seguintes vogais:

- a) Um representante do Primeiro-Ministro, que preside;
- b) Um representante do Ministério da Ciência e do Ensino Superior;
- c) O Director-Geral de Viação;
- d) O Director-Geral dos Transportes Terrestres;
- e) O Director-Geral da Saúde;
- f) O Director-Geral do Ensino Básico e Secundário;
- g) O Presidente da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa;
- h) O Presidente da Autoridade Metropolitana de Transporte do Porto;
- i) O Presidente do Instituto de Estradas de Portugal;
- j) O Presidente do Laboratório Nacional de Engenharia Civil;



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

- k) O Presidente do Instituto de Seguros de Portugal;
- l) O Presidente do Serviço Nacional de Protecção Civil;
- m) O Presidente do Instituto Nacional de Emergência Médica;
- n) O Presidente do Serviço Nacional de Bombeiros;
- o) O Comandante da Divisão de Trânsito da PSP;
- p) O Comandante da Brigada de Trânsito da GNR;
- q) O Presidente da Prevenção Rodoviária Portuguesa;
- r) O Presidente da Associação para a Promoção da Segurança Infantil;
- s) Um representante das entidades concessionárias de auto-estradas em Portugal;
- t) Dois representantes da Federação dos Profissionais dos Operadores de Transporte Rodoviário;
- u) Dois representantes das associações sindicais representativas dos trabalhadores do sector dos transportes rodoviários;
- v) Quatro representantes das associações representativas dos utentes das estradas, dos quais dois dos automobilistas, um dos motociclistas e um dos utilizadores dos velocípedes sem motor.

3 — Compete à Alta Autoridade para a Segurança Rodoviária:

- a) Promover a realização de estudos técnicos aprofundados sobre a situação das infra-estruturas rodoviárias, circulação de veículos e sua utilização pelos condutores, capazes de sustentar a elaboração de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

diagnósticos de necessidades e de carências ao nível nacional sobre a segurança das infra-estruturas rodoviárias;

b) Coordenar a elaboração do Plano Nacional para a Segurança Rodoviária e acompanhar o controlo da sua execução através da apresentação de relatórios semestrais, a enviar à Assembleia da República;

c) Apreciar os planos de segurança rodoviária que vierem a ser produzidos aos níveis regional e local, bem como os que vierem a ser produzidos ao nível supramunicipal, nomeadamente planos metropolitanos de segurança rodoviária;

d) Dar parecer sobre os planos regionais e municipais de transporte, nas matérias referentes à segurança rodoviária;

e) Fazer o levantamento e articulação das medidas de segurança rodoviária, cuja responsabilidade de aplicação deva ser remetida para as diversas entidades, públicas e privadas;

f) Promover a divulgação e a reflexão, o mais alargada possível, sobre as várias dimensões relacionadas com a segurança rodoviária, através da possível produção de informação técnica especializada, realização de estudos, seminários e conferências, utilização das redes de informação e de difusão, etc.;

g) Apreciar e dar parecer prévio sobre os conteúdos dos *curricula* para a introdução, no ensino básico e secundário, de programas educativos e de prevenção para adolescentes e jovens;

h) Promover e fiscalizar a melhoria dos sistemas de instrução e de exame para obtenção de licenças de condução, incluindo a introdução de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

módulos de ensino orientados para a condução cívica e defensiva, bem como o recurso a novas tecnologias de ensino;

i) Promover a investigação aplicada e o desenvolvimento técnico e científico nas matérias relacionadas com a segurança rodoviária, em articulação com as instituições universitárias e de investigação aplicada, instituindo a partir de 2004, um prémio nacional ao melhor trabalho ou proposta de desenvolvimento em matéria de segurança rodoviária;

j) Sugerir à Assembleia da República ou ao Governo que tome as medidas legislativas ou regulamentares que considere necessárias em matéria de segurança rodoviária;

k) Apreciar, por iniciativa própria ou mediante queixa apresentada por qualquer cidadão ou grupo de cidadãos, e no âmbito das suas atribuições, os comportamentos susceptíveis de configurar violação das normas legais aplicáveis;

l) Cooperar ao nível internacional com as entidades com intervenção na segurança rodoviária, especialmente nos percursos mais utilizados pelos portugueses residentes no estrangeiro nas suas deslocações a Portugal;

m) Promover a divulgação, junto dos portugueses residentes no estrangeiro, das medidas de segurança rodoviária que sejam relevantes para as suas deslocações a Portugal;

n) Apreciar e dar parecer vinculativo sobre as campanhas de prevenção rodoviárias, atendendo em especial à mobilização e cooperação com os principais agentes com intervenção directa na sua execução;

o) Fiscalizar a aplicação e a concretização da presente lei de bases, especialmente nas matérias relacionadas com as condições de



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

operacionalidade das infra-estruturas e dos veículos, bem como das normas referentes aos condutores e peões;

p) Apreciar os relatórios e propostas do Observatório de Segurança Rodoviária (OSR);

q) Decidir sobre todas as questões que o Comité Técnico lhe submeter.

4 — A Alta Autoridade designará um Comité Técnico, composto por três a cinco especialistas de segurança rodoviária, que terá como funções assessorar e apoiar a execução dos programas e acções que vierem a ser desenvolvidas pela própria Alta Autoridade.

5 — A Alta Autoridade passará igualmente a integrar o Observatório de Segurança Rodoviária, mantendo-se inalterada a estrutura e os meios do seu actual funcionamento.

Base XII

Duração do mandato

1 — O mandato dos membros da Alta Autoridade tem a duração de quatro anos.

2 — O tempo da duração do mandato conta-se a partir da data da respectiva tomada de posse, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

3 — As vagas que ocorrerem no decurso de um mandato devem ser preenchidas, no prazo de 30 dias, pelas entidades competentes, salvo



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

motivo de força maior, não havendo, neste caso, lugar à contagem de novo mandato.

4 — O exercício de funções dos membros da Alta Autoridade cessa com a tomada de posse dos novos titulares.

Base XIII

Perda de mandato

1 — Perdem o mandato os membros da Alta Autoridade que faltem a três reuniões consecutivas ou a seis interpoladas, salvo justificação atendível em plenário dos seus membros.

2 — A perda de mandato será objecto de deliberação a publicar na 2.^a Série do *Diário da República*.

Base XIV

Direitos e regalias

1 — Os membros da Alta Autoridade não são remunerados, tendo apenas direito à percepção, por cada reunião em que participem, de uma senha de presença, acrescida de eventuais despesas de deslocação, nos mesmos termos aplicáveis aos directores-gerais.

2 — O Presidente da Alta Autoridade tem direito, para despesas de representação, a um abono mensal de nível idêntico ao valor fixado para os Secretários de Estado.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

3 — Os restantes membros da Alta Autoridade têm direito, para despesas de representação, a um abono mensal idêntico ao valor fixado para os Directores-Gerais/Presidentes dos Institutos Públicos.

4 — Os membros da Alta Autoridade, assim como os membros integrantes do Comité Técnico e do Observatório para a Segurança Rodoviária que exercerem os seus cargos em regime de comissão de serviço, beneficiam das seguintes garantias:

a) Não podem ser prejudicados na estabilidade do seu emprego, na sua carreira profissional e no regime de segurança social de que beneficiem;

b) O período correspondente ao exercício da comissão de serviço considera-se, para todos os efeitos legais, como prestado no lugar de origem, mantendo-se todos os direitos, subsídios, regalias sociais remuneratórias e quaisquer outras correspondentes àquele lugar;

c) Quando à data do início da sua comissão de serviço se encontrem investidos em cargo público de exercício temporário, o respectivo contrato é suspenso pelo período correspondente ao da comissão;

d) Quando cessem funções, retomam automaticamente as que exerciam à data da designação, só podendo os respectivos lugares de origem ser providos em regime de substituição, nos termos da lei geral.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Base XV

Regimento

1 — A Alta Autoridade elabora o seu regimento, que deve ser publicado na 2.^a Série do *Diário da República*.

2 — O regimento deve definir, nomeadamente, as reuniões, a sua regularidade, as ordens de trabalhos, as deliberações, o modo de designação e o funcionamento do comité técnico, do observatório dos transportes e dos grupos de trabalho que, eventualmente, venha a constituir para cumprimento cabal das suas atribuições.

Base XVI

Encargos, pessoal e instalações

1 — Os encargos com o funcionamento da Alta Autoridade e dos organismos que estão associados ao seu funcionamento, são cobertos por orçamento próprio a submeter ao Governo e cuja dotação deverá ser inscrita na Presidência do Conselho de Ministros.

2 — A Alta Autoridade deve também dispor de um serviço de apoio privativo, cujo regulamento e mapa de pessoal será aprovado pelo Governo, sob proposta da Alta Autoridade, e cujo provimento será feito em regime de comissão de serviço, de entre indivíduos vinculados ou não à função pública, e que preencham os requisitos legais para provimento das categorias equiparadas.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

3 — A Alta Autoridade poderá ainda contratar pessoal especializado para cumprimento das atribuições expressas no n.º 3 da Base XI do presente diploma.

4 — O serviço de apoio será chefiado por um director de serviços.

5 — O serviço de apoio assegura a assessoria técnica e administrativa aos membros da Alta Autoridade e do comité técnico.

6 — A Alta Autoridade funcionará em instalações cedidas, para o efeito, pelo Governo.

Capítulo IV

Disposições finais transitórias

Base XVII

Norma revogatória

São revogadas:

a) A Resolução do Conselho de Ministros n.º 42/97 (Criação do Conselho Nacional de Segurança Rodoviária);

b) A alínea k) do artigo 2.º, a alínea i) do n.º 2 do artigo 3.º e o artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 484/99 (Lei Orgânica da Direcção-Geral de Viação);

Assembleia da República, 20 de Dezembro de 2002. — Os Deputados do BE: *João Teixeira Lopes — Ana Drago — Francisco Louçã.*