



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

**Parecer**

Proposta de Lei n.º 336/XII/4ª (GOV)

**Autor:**

Jorge Fão (PS)

---

*“Procede à décima oitava alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio.”*



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

## ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES



## PARTE I - CONSIDERANDOS

### 1. NOTA PRELIMINAR

O Governo tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República a Proposta de Lei n.º 336/XII/4.<sup>a</sup>, que tem por objetivo proceder à décima oitava alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio.

A iniciativa em apreço é apresentada pelo Governo, no âmbito do seu poder de iniciativa, nos termos da alínea d) do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa e do artigo n.º 118.º do Regimento da Assembleia da República.

Respeita os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 119.º e nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento, relativamente às iniciativas em geral, bem como os previstos no n.º 2 do artigo 123.º do referido diploma, quanto às propostas de lei em particular.

Respeita, igualmente, os limites impostos pelo Regimento, por força do disposto nos n.os 1 e 3 do artigo 120.º do Regimento.

A iniciativa foi admitida em 29 de maio de 2015, tendo baixado à Comissão de Economia e Obras Públicas, procedendo-se à distribuição da elaboração do presente Parecer ao Partido Socialista e designado autor do mesmo o Deputado ora Relator.

Nos termos do artigo 131º do Regimento foi elaborada, pelos serviços da Assembleia da República, a respetiva nota técnica.



## 2. DO OBJETO, CONTEÚDO E MOTIVAÇÃO DA INICIATIVA

A presente Proposta de Lei tem como objetivo principal proceder à introdução de um regime de carta de condução por pontos.

Esta matéria constituía uma das ações previstas para a estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 14 de maio, com o objetivo de aperfeiçoamento do regime sancionatório sobre infrações.

Considera o Governo que esta medida aumentará o grau de perceção e de responsabilização dos condutores e que este novo sistema sancionatório será mais transparente e de melhor compreensão, pretendendo-se obter um impacto positivo no comportamento dos condutores, visando a redução da sinistralidade rodoviária.

Ao abrigo deste novo sistema é atribuído a cada condutor 12 pontos, aos quais podem ser acrescidos 3 pontos, no final de cada período de três anos sem que se verifique o registo de contraordenações graves ou muito graves ou crimes de natureza rodoviária no registo de infrações, até um total de 15 pontos.

No caso dos condutores de veículos de socorro ou de serviço urgente, de transportes coletivos de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxis, de automóveis pesados de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas, o período de referência para a atribuição dos três pontos é de 2 anos, nos termos do n.º 5 da nova redação do art.º 148 Código da Estrada.

O sistema prevê a cassação do título de condução, constatando-se que o condutor que tenha apenas 4 pontos é obrigado a frequentar uma ação de formação de segurança rodoviária e que o condutor com apenas 2 pontos fica obrigado a realizar a prova teórica do exame de condução.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

A cassação do título de condução ocorre sempre que o condutor fique sem quaisquer pontos na sua carta; se faltar injustificadamente à ação de formação de segurança rodoviária ou à prova teórica do exame de condução; ou se reprovar nesta prova.

Os custos decorrentes da frequência da ação de formação ou da submissão à prova teórica são acometidos ao condutor.

O Governo aproveita esta modificação no sistema para efetuar ligeiras alterações a outras normas do Código da Estrada, aperfeiçoando a redação vigente e esclarecendo a sua interpretação.

### **2.1 Considerações Gerais**

Nos termos da Nota Técnica elaborada pelos Serviços da Assembleia da República, de 12 de junho de 2015, é possível constatar alguns aspetos que importam ter em consideração, nomeadamente ao nível da legislação comparada que é apresentada para os seguintes países: Espanha, França, Luxemburgo e Reino Unido.

### **2.2 Iniciativas legislativas pendentes sobre a mesma matéria**

De acordo com a informação constante da Nota Técnica, verifica-se que não existem iniciativas com matérias conexas às do objeto desta Proposta de Lei.

## **PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

O Deputado relator do presente parecer exime-se, nesta sede, de emitir a sua opinião política detalhada sobre a Proposta de Lei n.º 336/XII/4.<sup>a</sup> (GOV), que é de elaboração facultativa nos termos do n.º 3 do art.º 137º do Regimento, reservando a sua posição para o debate em Plenário.

Contudo, e face à relevância que esta Proposta de Lei assume para o regime da carta de condução, considera útil que a Comissão de Economia e Obras Públicas proceda à auscultação, através de emissão de parecer, das seguintes entidades: Associação Portuguesa das Escolas de Condução, do Automóvel Clube de Portugal e da Associação dos Cidadãos Auto-Mobilizados.

### PARTE III - CONCLUSÕES

1. O Governo tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República a Proposta de Lei n.º 336/XII/4ª, que *“Procede à décima oitava alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio”*;
2. A presente iniciativa inclui uma exposição de motivos e obedece ao formulário correspondente a uma Proposta de Lei;
3. Considerando a relevância da alteração desta Proposta de Lei, que modifica o regime da carta de condução, a CEOP deverá proceder ao pedido de elaboração de Parecer quanto ao atual texto da PPL por parte da Associação Portuguesa das Escolas de Condução, do Automóvel Clube de Portugal e da Associação dos Cidadãos Auto-Mobilizados;
4. Nestes termos, a Comissão de Economia e Obras Públicas é de Parecer que a Proposta de Lei n.º 336/XII/4ª está em condições de ser apreciada na generalidade pelo plenário da Assembleia da República.


Palácio de S. Bento, 24 de junho de 2015

O Deputado Autor do Parecer



(Jorge Fão)

O Presidente da Comissão



(Pedro Pinto)

## Proposta de Lei n.º 336/XII/4.ª (GOV)

**Procede à décima oitava alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio.**

Data de admissão: 29 de maio de 2015

Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)

### Índice

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário
- III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes
- IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
- V. Consultas e contributos
- VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: António Almeida Santos (DAPLEN), Leonor Calvão Borges e Teresa Meneses (DILP), Luísa Colaço (DAC)

Data: 12 de junho de 2015

## I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

O Governo apresenta à Assembleia da República uma proposta de alteração do Código da Estrada (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio), o qual sofreu, desde a sua entrada em vigor, treze alterações, tendo sido a última efetuada pela Lei n.º 72/2013, que o republicou.

A alteração proposta tem por finalidade introduzir o regime de carta por pontos, com o intuito de “aumentar o grau de perceção e de responsabilização dos condutores, face aos seus comportamentos, adotando-se um sistema sancionatório mais transparente e de fácil compreensão”. Pretende o Governo que a introdução deste regime tenha um impacto positivo significativo no comportamento dos condutores, contribuindo para a redução da sinistralidade rodoviária.

A presente iniciativa legislativa prevê o aditamento de um artigo 121.º-A ao Código da Estrada, atribuindo a cada condutor 12 pontos, aos quais podem ser acrescentados 3 pontos, no final de cada período de três anos sem que haja registo de contraordenações graves ou muito graves ou crimes de natureza rodoviária no registo de infrações, até um total de 15 pontos. No caso dos condutores de veículos de socorro ou de serviço urgente, de transportes coletivos de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxis, de automóveis pesados de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas, o período de referência para a atribuição dos três pontos é de 2 anos.

A redação proposta para o artigo 148.º do Código da Estrada prevê a aplicação do sistema de pontos e cassação do título de condução. Pela condenação por prática de contraordenação grave são subtraídos 2 pontos, sendo esta penalidade agravada em mais um ponto, se a contraordenação for por condução sob influência do álcool. Pela condenação por prática de contraordenação muito grave são subtraídos 4 pontos, sendo esta penalidade agravada em um ponto se a contraordenação for por condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas. Se o condutor for condenado em cúmulo por contraordenações graves e muito graves praticadas no mesmo dia podem ser subtraídos um máximo de 6 pontos, exceto em casos de condenação por condução sob a influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas, nos quais a subtração de pontos se verifica sempre.

Quando o condutor tiver apenas 4 pontos, é obrigado a frequentar uma ação de formação de segurança rodoviária. Quando o condutor tiver apenas 2 pontos, o condutor é obrigado a realizar a prova teórica do exame de condução.

Procede-se à cassação do título de condução nos seguintes casos: se o condutor ficar sem quaisquer pontos na sua carta; se faltar injustificadamente à ação de formação de segurança rodoviária ou à prova teórica do exame de condução; ou se reprovar nesta prova. Finalmente, é o condutor que suporta os encargos decorrentes da frequência da ação de formação ou da submissão à prova teórica.



O Governo procede ainda a alterações pontuais a outras normas do Código da Estrada, aperfeiçoando a redação vigente e esclarecendo a sua melhor interpretação.

## II. **Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário**

### • **Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais**

A iniciativa em apreço é apresentada no âmbito do poder de iniciativa do Governo, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, e no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).

Reveste a forma de proposta de lei, nos termos do disposto do n.º 1 do artigo 119.º do Regimento, sendo subscrita pelo Primeiro-Ministro e pelo Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares e aprovada em Conselho de Ministros em 21 de maio de 2015, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 123.º do RAR. Mostra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais constantes dos n.ºs 1 e 2 do artigo 124.º do RAR.

Foi admitida a 29 de maio e baixou, para apreciação na generalidade, à Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª)

O artigo 124.º do RAR dispõe ainda, no seu n.º 3, que *“as propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado”*, e a presente proposta de lei refere que foram ouvidos o Conselho Superior da Magistratura, o Conselho Superior dos Tribunais Administrativos e Fiscais, o Conselho Superior do Ministério Público, a Associação Nacional de Municípios Portugueses, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, a Polícia de Segurança Pública, a Guarda Nacional Republicana, a Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros – ANTRAL e a Associação Portuguesa de Escolas de Condução – APEC. O Governo juntou pareceres de todas as entidades referidas, bem como da Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP).

Refere ainda que foi promovida a audição da Ordem dos Advogados e da Associação Nacional de Freguesias.

### • **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A iniciativa *sub judice* tem uma exposição de motivos e obedece ao formulário correspondente a uma proposta de lei. Cumpre o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da «lei formulário»<sup>1</sup>, uma vez que tem um título que traduz sinteticamente o seu objeto [disposição idêntica à da alínea b) do n.º 1 do artigo 124.º do RAR].

Pretende alterar o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio.

Nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da referida lei formulário: “os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas”.

Através da base Digesto (Presidência do Conselho de Ministros) verifica-se que o Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, sofreu treze alterações, pelo que, em caso de aprovação, esta será a décima quarta e não a décima oitava, como refere o título da proposta. Assim, sugere-se que este seja corrigido em conformidade.

Quanto à entrada em vigor, em caso de aprovação, terá lugar no dia 1 de junho de 2016, nos termos do artigo 6.º e em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, que prevê que os atos legislativos “entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação”.

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

### III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

#### • Enquadramento legal nacional e antecedentes

O Código da Estrada foi aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, permitindo a codificação das regras jurídicas aplicáveis ao trânsito nas vias públicas. Após as diversas alterações introduzidas, é já em 2005 que se consagra uma modificação de maior relevância ao Código da Estrada, com a aprovação do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, que revê e republica o Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio.

A alteração subsequente só ocorreu através do Decreto-Lei n.º 113/2008, de 1 de Julho, que tinha por objeto o aperfeiçoamento e simplificação dos meios processuais utilizados no processamento das contraordenações rodoviárias. Posteriormente, o Código da Estrada voltou a ser alterado em quatro momentos entre 2009 e 2011, através do Decreto-Lei n.º 113/2009, de 18 de Maio, para incluir as matrículas eletrónicas; da Lei n.º 78/2009, de 13 de Agosto, que permitiu a habilitação de condução dos motociclos 125cc pelos titulares de habilitação de condução para a categoria B; da Lei n.º 46/2010, de 7 de Setembro, que introduziu o dispositivo eletrónico de

<sup>1</sup> Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada pelas Leis n.ºs 2/2005, de 24 de janeiro, 26/2006, de 30 de junho, 42/2007, de 24 de agosto e 43/2014, de 11 de julho.

matrícula; e do [Decreto-Lei n.º 82/2011, de 20 de Junho](#), que introduziu um regime de cancelamento temporário da matrícula dos automóveis pesados de mercadorias afetos ao transporte público. Também o [Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho](#), introduziu diversas alterações ao Código da Estrada e aprovou o novo Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir, transpondo parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/126/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro, relativa à carta de condução, na redação dada pela Diretiva n.º 2011/94/UE, da Comissão, de 28 de novembro.

Também na atual legislatura, a Lei n.º [72/2013, de 3 de setembro](#) pretendeu colmatar inconstitucionalidades identificadas pelo Tribunal Constitucional; atualizar o Estatuto do Peão e a utilização de bicicletas na via pública, introduzindo novas regras para garantir melhores condições de segurança; aperfeiçoar a regulação de trânsito; introduzir uma redução do limite da taxa de álcool para 0,2 g/l no sangue para alguns tipos de condutores; e, finalmente, introduzir alterações processuais de forma a conferir maior celeridade à aplicação e à execução das sanções rodoviárias.

De facto, foram declaradas inconstitucionais, com força obrigatória geral, as normas constantes do n.º 2 do artigo 138.º, do n.º 6 do artigo 153.º, e do n.º 4 do artigo 175.º do Código da Estrada, respetivamente pelos Acórdãos do Tribunal Constitucional n.º [187/2009, de 22 de abril](#), [485/2011, de 19 de outubro](#), e [135/2009, de 18 de março](#), relativamente à submissão ao regime do crime de desobediência qualificada de quem conduzir veículos automóveis estando proibido de o fazer por força da aplicação da pena acessória prevista no artigo 69.º do Código Penal, constante de sentença transitada em julgado; à contraprova respeitante a crime de condução em estado de embriaguez que fosse consubstanciada em exame de pesquisa de álcool no ar expirado; ao não consentimento ao arguido, que tivesse pago voluntariamente a coima, da discussão sobre a existência da infração na fase de impugnação judicial da decisão administrativa que aplicou a sanção acessória de inibição de conduzir.

A presente iniciativa pretende modificar o Código da Estrada, implementando o regime da carta por pontos. O regime da carta por pontos constituía, como é referida na Exposição de motivos, “uma das ações chave da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária” 2008-2015, aprovada pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2009, de 14 de maio](#). Com a mesma, pretende-se aumentar o grau de perceção e de responsabilização dos condutores, face aos seus comportamentos, adotando-se um sistema sancionatório mais transparente e de fácil compreensão.

- **Enquadramento do tema no plano da União Europeia**

- **Enquadramento internacional**

## **Países europeus**

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países da UE: Espanha, França, Luxemburgo e Reino Unido.

### **ESPAÑA**

O sistema de carta por pontos entrou em vigor através da *Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*, e só se aplica a infrações praticadas posteriormente a esta data.

O sistema consiste numa modalidade em que é atribuído um saldo de 8 pontos ao recém-condutor. A *Dirección General de Tráfico* (DGT) disponibiliza no seu *site* uma ficha onde reúne a principal informação sobre a carta de condução por pontos: *permiso por puntos*. Se o condutor perder todos os pontos perde o direito de conduzir.

Aplica-se a todos os condutores, profissionais ou não, mas o número de pontos não é igual para todos, ou seja: aos condutores titulares de carta de condução há menos de 3 anos é atribuído apenas um saldo de 8 pontos e aos restantes um saldo de 12 pontos. Se nos três anos seguintes o condutor não cometer nenhuma infração tem um acréscimo de dois pontos. Passados três anos sem infrações o condutor tem um acréscimo de mais um ponto, atingindo o máximo de 15 pontos.

Este sistema de carta por pontos não substitui as sanções previstas da lei, tais como o pagamento da coima ou a inibição de conduzir, daí que a perda de pontos seja uma mera consequência da prática de infrações.

Quando ocorre a perda de pontos o condutor pode optar pela frequência de um curso de sensibilização e reeducação, que só pode frequentar a cada dois anos, através do qual pode recuperar um máximo de 6 pontos. Se no prazo de dois anos não perder mais pontos pode voltar a ter os 12 pontos iniciais. Se tiver uma perda de pontos devido a uma infração muito grave (6 pontos), deverá esperar três anos para voltar ao valor inicial de pontos. Para saber o saldo o condutor pode consultar no *site* da DGT, o separador *Consulta por puntos*.

### **FRANÇA**

O sistema de carta por pontos entrou em vigor através da *Loi n.º 89-469, du 10 juillet 1989, relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contravention*, a 1 de julho de 1992.

O *Code de la route* regula nos seus *artigos L221-1 a 9* todo o procedimento relativo ao funcionamento da carta por pontos.

Quando acaba de tirar a carta o condutor tem um crédito de 6 pontos. Por cada ano que passa sem nenhuma infração o condutor terá um crédito de 2 pontos. O número de pontos máximo para os condutores é 12. A carta é válida enquanto houver pontos.

Nem todas as infrações (*infractions au code de la route*) são sujeitas à retirada de pontos. Este sistema de carta por pontos não substitui as sanções previstas da lei, tais como o pagamento da coima ou a inibição de conduzir, daí que a perda de pontos seja uma mera consequência da prática de infrações. Para saber qual o número de ponto de que dispõe, o condutor tem de consultar o sítio oficial [Sécurité routière, tous responsables](#).

## LUXEMBURGO

A carta de condução por pontos foi adotada em novembro de 2002, através da [Loi du 2 août 2002, modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques](#).

Após tirar a carta, o condutor dispõe de 12 pontos e à medida que for incorrendo em infrações rodoviárias, quer sejam contraordenações, quer sejam crimes, vão-lhe sendo retirados pontos.

A carta por pontos enquanto medida sancionatória não substitui as sanções e as consequências jurídicas previstas para cada infração. No momento da prática da infração, o agente da autoridade notifica o condutor das sanções que incorreu, bem como do número de pontos que lhe serão retirados.

No caso de o condutor perder os 12 pontos, o condutor fica inibido de conduzir e a carta fica apreendida por um período de um ano que pode ser alargado para dois em caso de reincidência.

A lista das infrações – [relevé des infractions](#) – e a quantidade de pontos que cada um destas representa foi atualizada a 1 de junho de 2015 e assim modificado o [Código da Estrada](#).

Durante o período em que o condutor está impedido de conduzir, fica obrigado a participar em ações de formação. O condutor pode recuperar a totalidade dos pontos da sua carta de condução se, durante um período de três anos, não cometer qualquer infração que determine a perda de pontos.

## REINO UNIDO

No Reino Unido vigora já o sistema de carta por pontos.

Na Inglaterra e País de Gales, os [pontos de penalização](#) são atribuídos pelos tribunais para algumas das infrações de trânsito, de acordo com o [Anexo 2 do Road Traffic Offenders Act 1988](#). O número de pontos varia entre os 2 pontos para alguns delitos menores e um máximo de 11 pontos para delitos mais graves, sendo a sua atribuição obrigatória na maior parte das infrações. O esquema geral de infrações e respetivos pontos pode ser consultado [aqui](#).

Os pontos – com validade de 4 anos para infrações menores e 11 anos para condenações relacionadas com o consumo de álcool ou estupefacientes – permanecem no registo de cada condutor, sendo este desmaterializado a partir de 8 de junho deste ano, podendo o registo ser consultado no website da *Driver and Vehicle Licensing Agency*.

A soma de 12 pontos no registo durante 3 anos pode levar à cassação da carta de condução. Contudo, e também neste caso, a decisão final cabe aos Tribunais.

## IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

---

- **Iniciativas legislativas**

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, verificou-se que, neste momento, não se encontram em apreciação na Comissão de Economia e Obras Públicas quaisquer iniciativas versando sobre idêntica matéria.

- **Petições**

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, verificou-se que, neste momento, não existe qualquer petição versando sobre idêntica matéria.

## V. Consultas e contributos

---

- **Consultas obrigatórias**

O Senhor Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas promoveu, nos termos regimentais e legais, a audição, por escrito, do Conselho Superior da Magistratura, do Conselho Superior dos Tribunais Administrativos e Fiscais, do Conselho Superior do Ministério Público, da Ordem dos Advogados, da Associação Nacional de Municípios Portugueses e da Associação Nacional de Freguesias.

- **Consultas facultativas**

A título facultativo, pode a Comissão, se assim o entender, solicitar parecer escrito ao Conselho de Segurança Rodoviária, à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, ao Instituto de Mobilidade e Transportes, à Polícia de Segurança Pública, à Guarda Nacional Republicana, à Prevenção Rodoviária Portuguesa, à Associação

---

Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros e à Associação Portuguesa de Escolas de Condução.

- **Pareceres/contributos enviados pelo Governo**

O Governo enviou, em anexo à presente iniciativa legislativa, os pareceres da Associação Nacional de Municípios Portugueses, do Conselho Superior do Ministério Público, da Associação Portuguesa de Escolas de Condução, da Associação Nacional de Transportadores em Automóveis Ligeiros, da Guarda Nacional Republicana, da Polícia de Segurança Pública, do Conselho Superior da Magistratura, da Prevenção Rodoviária Portuguesa e do Conselho Superior dos Tribunais Administrativos e Fiscais.

## **VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação**

---

Em caso de aprovação a presente iniciativa não deverá implicar encargos para o Orçamento do Estado, mas os elementos disponíveis não permitem chegar a uma conclusão.

