

**Gab Sec Est Adjunto da Ministra da Administração Interna**

**De:** Secretaria Geral - MAI <sec.geral.mai@sg.mai.gov.pt>  
**Enviado:** quarta-feira, 1 de Abril de 2015 14:20  
**Para:** Gab Sec Est Adjunto da Ministra da Administração Interna  
**Assunto:** FW: Novo plano estratégico da segurança rodoviária e regime da carta por pontos - solicitação de contributos  
**Anexos:** CONTRIBUTO APEC - PROPOSTA LEI - CARTA POR PONTOS 30 03 2015.pdf



GOVERNO DE  
PORTUGAL

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO  
INTERNA

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA Gabinete do Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Administração Interna
ENT. N.º 3348 07/04/2015
PROC. N.º 112.01 5/14/15

Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna

Rua S. Mamede, n.º 23  
1100-533 Lisboa, PORTUGAL  
TEL +351 21 340 90 00  
email - [sec.geral.mai@sg.mai.gov.pt](mailto:sec.geral.mai@sg.mai.gov.pt)  
[www.sg.mai.gov.pt](http://www.sg.mai.gov.pt)

*As fronte de S. Ex. o SEAI  
12/4/2015  
Sh. Br. M.*

**Pedro Brás da Silva**  
Chefe do Gabinete do Secretário  
de Estado Adjunto da Ministra da  
Administração Interna



**De:** Ilídio Silva [mailto:[ilidioamsilva@gmail.com](mailto:ilidioamsilva@gmail.com)]

**Enviada:** quarta-feira, 1 de Abril de 2015 13:11

**Para:** Secretaria Geral - MAI

**Assunto:** Fwd: Novo plano estratégico da segurança rodoviária e regime da carta por pontos - solicitação de contributos

S. Excelência Senhor  
Secretário de Estado da Administração Interna

Em nome da APEC apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

Vimos por este meio enviar para conhecimento e apreciação de V. Ex.<sup>a</sup> cópia do documento que acabamos de enviar ao Sr. Presidente da ANSR, no âmbito do convite para envio de contributos sobre o Regime de Carta por Pontos.

Com os melhores cumprimentos  
Em nome da APEC

Ilídio Matias Silva

*As Sr. Frederico F. Alves.  
13 ABR 15*

André   
Chefe do Gabinete do Secretário de Estado  
da Administração Interna

No dia 1 de abril de 2015 às 13:04, Ilídio Silva <[ilidioamsilva@gmail.com](mailto:ilidioamsilva@gmail.com)> escreveu:

Exmo Senhor  
Presidente da ANSR

Em nome da APEC apresento os nossos melhores cumprimentos.

Na qualidade de membros do Grupo Consultivo da Estratégia Nacional de segurança Rodoviária, e no seguimento do convite para a apresentação de contributos relativo ao texto da Proposta de Lei sobre o regime de carta por pontos, vimos pelo presente enviar em anexo as considerações e contributos da APEC.

Ficamos desde já ao Vosso inteiro dispor para aprofundar qualquer uma das matérias apresentadas, bem como para qualquer outro assunto que entenda de interesse convocar-nos.

Em breve iremos também apresentar à vossa consideração algumas propostas para alterações legislativas, com benefícios para a segurança rodoviária dos condutores e utentes das vias, nomeadamente em matérias relacionadas com Álcool, Tabaco, uso de telemóveis e dispositivos de comunicações e mensagens, drogas, estupefacientes e medicamentos, exames de condução - teóricos e práticos, percursos de exames e outras questões que acreditamos devem ser abordadas, analisadas e alvo de alterações legislativas.

Ficamos desde já ao dispor, quer através de contacto via email ou pelo contacto 966 864 081.

Com os melhores cumprimentos

Em representação da APEC

Ilídio Matias Silva

No dia 27 de março de 2015 às 16:48, Gabinete Presidente ANSR <[gabinete.presidente@ansr.pt](mailto:gabinete.presidente@ansr.pt)> escreveu:

**Exm.ºs Senhores Membros do Grupo Consultivo da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária**

Na sequência da reunião de trabalho que ontem teve lugar, começamos por agradecer a presença e participação de todos quantos nos privilegiaram com a sua presença.

Em anexo, remete-se a V.ªs Ex.ªs a comunicação apresentada pela ANSR, reiterando a pedido de Sua Excelência o Senhor Secretário de Estado da Administração Interna (SEAI) para que, no prazo de 30 dias, nos sejam remetidos eventuais contributos para a preparação do novo plano estratégico da segurança rodoviária.

Também de acordo com a solicitação do Senhor SEAI, remetemos ainda a proposta legislativa que visa a introdução do regime da carta por pontos, muito agradecendo o envio no prazo de 10 dias, dos contributos que entendam relevantes, por forma a que o diploma final seja o mais consensual e abrangente possível.

Com os melhores cumprimentos,

**Maria de Jesus Lucas**

Secretariado do Presidente

Núcleo de Apoio à Presidência

**Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária**

**Ministério da Administração Interna**

Tel. 214 236 804 Fax. 214 236 902

Ext. 111004

Contactos ANSR: 214 236 800

Contact Center: 707 200 830

Parque de Ciências e Tecnologia de Oeiras  
Avenida de Casal de Cabanas,  
Urbanização de Cabanas Golf, n.º 1 - Tagus Park  
2734-507 Barcarena

[www.ansr.pt](http://www.ansr.pt)

Siga a página da ANSR no facebook

AVISO. A mensagem e eventuais anexos são suscetíveis de conter informação sujeita a sigilo profissional, ao regime legal de proteção de dados pessoais, de direitos de autor ou outro, pelo que a sua divulgação depende de autorização do remetente. As opiniões emitidas não vinculam necessariamente a ANSR. No caso desta mensagem ser recebida com erro ou por destinatários indevidos, solicita-se a sua destruição e notifique para [mail@ansr.pt](mailto:mail@ansr.pt).

WARNING. The message or attachments, if any, may be subject to professional confidentiality, personal data protection, copyright or other legal disclosure restrictions, and, therefore, access by anyone else is subject to the senders' authorization. Any views expressed do not necessarily reflect those of ANSR. If you are not the intended addressee or have received this e-mail in error, please delete it and notify [mail@ansr.pt](mailto:mail@ansr.pt).



Exmo. Senhor  
Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária,  
Exmo. Senhor Eng.º Jorge Jacob

Lisboa 30 de Março de 2015

**Assunto: Regime de carta por pontos – Contributo da APEC**

Exmo. Senhor Presidente da ANSR,

Em nome da APEC- – Associação Portuguesa de Escolas de Condução, apresentamos a V. Ex.ª os nossos melhores cumprimentos, e agradecemos o convite para o envio de contributos que entendêssemos relevantes no âmbito de matérias que sejam de importância para a segurança rodoviária em Portugal, neste caso concreto sobre o regime de carta por pontos.

Aproveitamos ainda, para manifestar o nosso agrado e reconhecimento pela apresentação que o Senhor Presidente da ANSR fez na passada reunião bem como pelo conteúdo do Anuário de Segurança Rodoviária 2013 publicado pela ANSR, que compila informação muito interessante para quem desenvolve a sua atividade no sector.

A APEC – Associação Portuguesa de Escolas de Condução, na qualidade de Membro do Grupo Consultivo da estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, vem por este meio, dar o seu contributo, no âmbito da introdução do regime da carta por pontos, relativamente a aspetos que consideramos relevantes, após análise do documento que nos foi enviado, com a Proposta de Lei.

**Considerandos:**

O regime da carta por pontos já existe na Europa desde 1974, tendo sido inicialmente instaurado na Alemanha, posteriormente na Grécia (1983), em França (1992), e depois em vários países da Europa, nomeadamente Polónia, Inglaterra, Croácia, Bulgária, Irlanda, Luxemburgo, Itália, Letónia, Dinamarca e Espanha.

Em diversos países, incluindo Portugal, não existe o regime da carta por pontos. Nestes incluímos a Suécia, Finlândia, Bélgica, Eslováquia e Estónia.

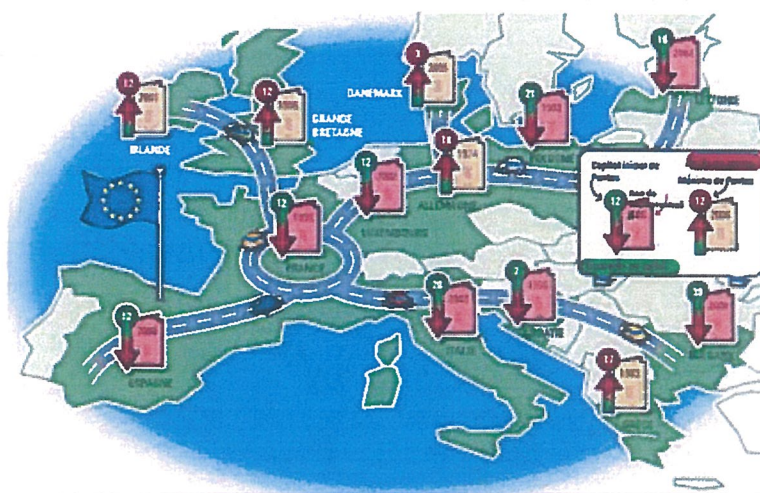
Na Holanda, em 2002, com alteração em 2011 introduziu-se um sistema de carta por pontos, com algumas especificidades muito particulares.

Em todos os países onde existe o regime de carta por pontos, verificam-se diversos critérios e divergências na aplicação, havendo alguns países onde os pontos são retirados por infrações cometidas, e outros onde os pontos são acrescentados por infrações cometidas. Em todos, quando o condutor atinge um determinado número de pontos, por excesso ou por falta, a carta é retirada e aplicam-se as consequências subsequentes, de acordo com o normativo aplicável em cada país.

**Regime de carta por pontos: 2 sistemas diferentes, e inversos, de aplicação**

Países	Regime de carta por pontos com Crédito inicial de pontos e desconto de pontos por infração	Regime de carta por pontos com Base zero pontos, e soma de pontos por infração
Alemanha		18 Pontos máximo
Austria	3 pontos	
Bulgária	39 pontos	
Chypre		12 Pontos máximo
Croácia	7 pontos	
Dinamarca		3 Pontos máximo
Espanha	12 pontos (ou 15 pontos com Bónus)	
França	12 pontos	
Grécia		25 Pontos máximo
Hungria		18 Pontos máximo
Irlanda		12 Pontos máximo
Itália	20 pontos (ou 30 pontos com bónus)	
Letónia	16 pontos	
Lituânia	16 pontos	
Luxemburgo	12 pontos	
Malta	12 pontos	
Polónia	21 pontos	
Roménia	15 pontos	
Reino-Unido		12 Pontos máximo
Eslovénia		8 Pontos máximo

Apesar do objetivo ser o mesmo: incitar os condutores a tomarem consciência e respeitar o código da estrada, existem 2 correntes quanto á forma de contabilizar as infrações, com o sistema de pontos)



Nalguns países, quando o condutor atinge o objetivo penalizador (ou ficar sem pontos, ou atingir um máximo de pontos), este poderá ser obrigado a voltar a fazer exame teórico e/ou prático bem como a frequentar uma ação de formação específica para “reabilitação” e recuperação dos pontos.

Nos vários países onde o sistema de carta por pontos se aplica, existem critérios diferentes quanto ao número inicial dos pontos atribuídos, bem como nas formas de recuperação dos pontos e nas medidas conexas.

*Handwritten signature*



Por exemplo, enquanto na Alemanha e em França, existe um sistema de recuperação dos pontos, através da frequência de ações de formação, outros países compensam esta ausência com sanções mais leves. Por exemplo na Croácia a carta é suspensa durante 90 dias, 12 meses no Luxemburgo e em Espanha, teve-se em consideração os condutores profissionais, que, em vez dos 6 meses de suspensão aplicáveis aos condutores normais, beneficiam de 3 meses.

A recuperação de pontos, também é feita de maneiras diferentes em todos os países. Na polónia, Espanha, França e Luxemburgo a recuperação dos pontos faz-se de forma automática depois de um determinado período, decorrido, sem infrações. Noutros países, a supressão ou acréscimo de pontos, motivados por infração, são repostos gradualmente, tendo em consideração a gravidade da infração.

Se nenhuma infração é cometida durante um certo período, alguns países autorizam a recuperação parcial dos pontos, no ou nos anos seguintes.

Importa ainda salientar que certos países, tais como Itália e Espanha souberam premiar os condutores que não cometem infrações, tendo adotado um sistema que premeia os bons condutores, oferecendo-lhes pontos por determinado período de tempo, até atingirem um número máximo de pontos. **Importa reter esta boa prática, considerar o seu enquadramento e sentido na realidade portuguesa e se possível incluí-la no normativo legal.**

Existem ainda países que, para os jovens condutores, implementaram um sistema específico (carta com 6 (França) ou 8 (Espanha) pontos em vez dos 12, durante um certo período, ou por exemplo Itália, onde os jovens condutores possuem o mesmo número inicial de pontos, mas são-lhes descontados o dobro dos pontos em caso de infração)

Apesar das infrações e do respetivo custo de pontos ser diferente, parece que em todos os países a tónica incide sobretudo na penalização da condução sob efeito de álcool ou de estupefacientes e no respeito pelos limites de velocidade.

### CONSIDERAÇÕES FACE À EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DA PROPOSTA DE LEI

Face ao preceituado na exposição de motivos que integram a proposta de lei em análise, parece importante considerar que, estamos perante uma real oportunidade de contribuir para a criação de um sistema que permitirá a redução da sinistralidade rodoviária, número de mortes e incapacitados.

Mas podemos e, moralmente, devemos ir mais longe. Verificámos que o sistema de carta por pontos existe, implementado, desde 1974, e em muitos países. Porque não aproveitarmos alguns outros aspetos muito positivos que este sistema possui?

Considerando que a exposição de motivos refere: “ ... A carta por pontos, como alternativa ao atual regime de cassação da carta de condução, constitui uma das ações chave da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária. Pretende-se, com a sua implementação, 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.*

*A análise comparada com outros países europeus demonstra que é expectável que a introdução do regime da carta por pontos venha a ter um impacto positivo significativo no comportamento dos condutores, contribuindo, assim, para a redução da sinistralidade rodoviária .....”, A APEC entende que este regime deveria considerar valorizar e premiar os bons condutores, ou seja, o limite dos 12 pontos, deveria poder ser aumentado, para um máximo de 18 pontos, sendo esses 6 pontos adicionais, creditados automaticamente 2 a 2 pontos, a cada 2 ou 3 anos sem infrações cometidas pelos condutores.*

*Desta forma, os condutores compreenderão que, serão sancionados de forma clara, os seus comportamentos que violam o código da estrada mas também que serão premiados aqueles que fizerem por integrar no seu dia-a-dia, comportamentos rodoviários exemplares bem como o respeito pelo código da estrada.*

Assim, entre o já referido que solicitamos seja tido em consideração para enriquecer o texto da proposta de Lei, consideramos também, que deverá ser tido em conta, nos artigos referidos, as respetivas considerações:

#### Artigo 148.º

##### Subtração de Pontos

1 – [...].

2 – [...].

3 – [...].

4 – No final de cada período de três anos, sem que exista registo de contraordenações graves ou muito graves ou crimes de natureza rodoviária no Registo de Infrações, são atribuídos 3 pontos ao título de condução até ao limite da pontuação base atribuída no artigo 121.º-A.

#### Considerações:

A APEC, sugere que seja criado um ponto adicional, e que permita premiar os comportamentos dos condutores que respeitem o Código da Estrada, como tal, sugerimos a inclusão do termo “pontuação base” no artigo anterior, e que se considere o artigo seguinte:

**5 – Tendo o condutor a pontuação base atribuída no artigo 121.º-A, a cada período de 2 anos sem que tenha cometido qualquer infração, são atribuídos 2 pontos, até um máximo de 18 pontos, como prémio pelo reconhecimento do seu comportamento em conformidade com o Código da Estrada.**



Artigo 171.º-A

[...]

O disposto no artigo 170.º não se aplica às infrações cometidas pelos agentes das forças e serviços de segurança e órgãos de polícia criminal quando aquelas decorram do exercício das suas funções e no âmbito de missão superiormente autorizada ou legalmente determinada e desde que confirmada por declaração da entidade competente.

**Considerações:**

**Não entendemos que, no âmbito da revisão tendo por base a introdução do sistema de carta por pontos, seja considerado incluir o texto sugerido no artigo 171-A, tal como o indicam, sob possibilidade de se estarem a potenciar criar situações discriminatórias por terem isenção do auto de notícia ou denuncia, conforme indicado no preceituado 170.º. Esta alteração sugerida, nada tem a ver com a alteração relativa ao sistema de carta por pontos.**

**Outras Considerações:**

No âmbito da necessidade de uma ampla campanha de esclarecimento e sensibilização de condutores e de fiscalização dos seus comportamentos (na qual a APEC poderá participar), a APEC sugere que sejam criadas, e divulgadas, tabelas explícitas e distribuídas aos condutores, onde contem discriminadas as infrações que retiram pontos, e a quantidade de pontos retirados por cada infração, bem como, se for adotada, a forma de recuperação e de bónus de pontos, até ao limite máximo.

Sugerimos que seja considerada, por exemplo, o documento apresentado no documento anexo.

Consideramos ainda, que os condutores profissionais, deverão ter uma consideração diferente, quanto as sanções por perda de pontos, e quanto á culpa da infração, refletindo-se numa redução significativa do tempo de suspensão da carta de condução. Sugerimos que seja tida em consideração o exemplo de Espanha, neste contexto.

Ainda, sugerimos também que seja considerado nesta alteração, a possibilidade dos Juizes poderem decretar a condutores infratores, a frequência de ação de formação, com a possibilidade de recuperação de pontos, enquadrado com limites de não cometer nova infração em determinado período de tempo, sob pena de perda acrescida de pontos.

Sugerimos ainda, e como se pratica em França, a possibilidade dos condutores que possuam um baixo número de pontos, poderem por sua iniciativa, e suportando os custos de frequência, poderem vir a frequentar ação de formação, com aproveitamento, e com essa frequência, poderem recuperar um número determinado de pontos.





Sugerimos que, os condutores possam frequentar essa ação, desde que num período decorrido de 1 ano e 1 dia, eles não tenham frequentado nenhuma outra ação de formação similar.

Relativamente aos cursos e ações de formação, sugerimos que o respetivo regulamento a ser publicado, e conforme referido na presente proposta de Lei, que o seja com a maior brevidade possível para que possa permitir a aplicação do presente sistema, dado que, em diversas matérias, nomeadamente algumas de interesse para a redução da sinistralidade rodoviária, assiste-se a uma protelação de muitos meses e até de alguns anos na publicação de portarias e regulamentos conexos a Decretos-Lei e Leis que entram em vigor. Como tal, chamamos especial atenção para a necessidade de definição desse regulamento, com toda a urgência para que existe aquando a entrada em vigor da Lei.

Ainda, para a elaboração do mesmo, a APEC-Associação Portuguesa de Escolas de Condução, encontra-se disponível para participar e apoiar na elaboração do mesmo, contribuindo com a sua experiência e propostas concretas que já tem, nomeadamente através do estudo exaustivo que já fez sobre esta matéria, comparação de modelos de funcionamento em vários países e respetivas articulações, conteúdos programáticos, modelos de formação, resultados esperados e resultados obtidos, casos de sucessos, etc. Damos particular atenção a este aspeto, porque consideramos que aqui está um ponto onde se pode contribuir para a prevenção de comportamentos perigosos e para a reeducação de condutores, e assim reduzirmos a sinistralidade, numero de mortos e incapacitados em Portugal.

Sugerimos ainda, que na elaboração do presente regime de carta por pontos, sejam tidas em conta as reflexões e experiências que já existem há mais de 40 anos noutros países, sendo que algumas consideram o sistema de supressão automática de pontos, como um sistema que não permite meios adequados de defesa e recurso, por ser um processo de decisão administrativo e não penal, o que segundo alguns, colide com as liberdades individuais, por não permitir, às pessoas implicadas, um meio de defesa que lhes permita obter um sanção adequada à sua situação pessoal.

Outros, consideram ainda, o carácter penalizador deste regime, por ser uma medida administrativa que penaliza muito mais quem circula muito na estrada do que quem circula menos e mal.

Ou seja, face à experiência e resultados conhecidos nos diversos países da Europa onde este sistema de carta por pontos já produziu efeitos, e pretendendo-se implementar em Portugal, haverá que ter particular atenção para o carácter de sanção automática que este sistema pode vir a provocar. Alertamos para o facto de existirem correntes de pensamento que consideram o sistema de carta por pontos como o arquétipo de sanção automática, gerada por computador, desumana, e que não tem em consideração as circunstâncias das infrações e/ou as sanções e sentenças condenatórias produzidas pelos tribunais, que fazem os respetivos exames subjetivos.



Se não for tida em consideração a ponderação adequada para o funcionamento do mecanismo de subtração de pontos, o presente sistema da carta por pontos, corre o perigo de nos conduzir para um sistema com penalização via administrativa, aplicada por via de um sistema informático, automático, cego e sem ponderação em vez de ser aplicado por um magistrado, humano, inteligente, atento que ponderará todas as circunstâncias e fará justiça. Resumidamente, a APEC concorda que existem comportamentos nas estradas, provocados por condutores que devem ser punidos, e por vezes, de forma exemplar e severa. Mas, as sanções devem ser justas e proporcionais.

Assim, na qualidade de Membros do Grupo Consultivo da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, ficamos ao dispor para aprofundar ou prestar esclarecimentos adicionais a qualquer das considerações que apresentámos, tendo em conta a proposta de lei que nos solicitada comentar.

Antecipadamente gratos pela melhor atenção que certamente será dado a este assunto, subscrevemo-nos,

Com os melhores cumprimentos

Em nome da APEC-Associação Portuguesa de Escolas de Condução.

Alcino M. Cruz

Ilídio M. Silva

## INFRAÇÕES QUE RESTAN PUNTOS

1. Conducir con exceso de alcohol (valores miligramo/litro aire espirado):
  - Superior a 0,50 mg/l  
(0,30 mg/l, profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años) 6
  - Superiores a 0,25 hasta 0,50 mg/l  
(0,15 hasta 0,30 mg/l profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años) 4
2. Conducir bajo los efectos de drogas o estupefacientes 6
3. Negativa a someterse a test de alcoholemia o drogas 6
4. Conducir de forma temeraria, en sentido contrario o participar en carreras ilegales 6
5. Conducir vehículos con mecanismos o instrumentos de inhibición de la vigilancia del tráfico o de los sistemas de detección de radar 6
6. Exceder en más del 50% los tiempos de conducción minorara en más del 50% los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre 6
7. Alterar el normal uso del tacógrafo o del limitador de velocidad 6
8. Conducir sin la clase de permiso o la licencia necesarios 4
9. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes u obstaculizar la circulación 4
10. No respetar la prioridad de paso las señales de stop y ceda el paso y los semáforos en rojo 4
11. Realizar adelantamientos indebidos 4
12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas 4
13. Efectuar un cambio de sentido en zonas prohibidas 3
14. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías 4
15. No respetar las señales de los Agentes que regulan la circulación 4
16. No respetar la distancia de seguridad 4
17. Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, programando el navegador, usando cascos auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención 3
18. No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección 3
19. Conducir con el permiso suspendido o teniendo prohibido el uso de ese vehículo 4
20. Conducir excediendo los límites de velocidad:

Límite	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Puntos
Exceso velocidad	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	-
	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	2
	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	4
	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	6
	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	6

