



Exmo. Senhor Eng. Jorge Jacob

Presidente da Autoridade Nacional de  
Segurança Rodoviária (ANSR)

Av<sup>a</sup> Casal de Cabanas, Urb. De Cabanas Golf,  
n<sup>o</sup>1 - Tagus Park

2734-505 Barcarena

Lisboa, 13 de Abril de 2015

**Assunto:** Parecer sobre a proposta de lei que visa a alteração ao código da estrada e actual sistema de carta por pontos

Exmo. Sr. Presidente da ANSR,

Na sequência da solicitação de parecer sobre a proposta legislativa que “visa a introdução do regime de carta por pontos”, vimos apresentar um conjunto de reflexões sobre o documento disponibilizado, e que desde já agradecemos.

Em primeiro lugar, queremos declarar claramente que somos favoráveis ao regime de carta por pontos.

Em segundo lugar, queremos igualmente declarar que consideramos que o regime actualmente em vigor em Portugal é já o regime de carta por pontos. Poderão alguns considerar que é um regime muito aproximado à carta por pontos, mas não pode ser considerado como tal, por não ter pontos explicitamente atribuídos a cada uma das infracções. A inexistência de pontos atribuídos expressamente a cada infracção existe igualmente nos sistemas de carta por pontos existente na Áustria, na Dinamarca, na Finlândia e na Holanda, não deixando esses países de considerarem ter o sistema de carta por pontos, ou “Demerit points systems”, como é conhecida internacionalmente.

Na realidade, o sistema em vigor em Portugal desde 1994 é o da carta por pontos, quer quanto à sua filosofia, quer quanto aos modelos de prevenção intermédia, quer quanto ao risco de cassação que impende sobre os condutores.

Ou seja, nós temos em Portugal o sistema de carta por pontos. Pelo que consideramos que a proposta existente é uma proposta de alteração do actual sistema de carta por pontos por outro sistema igualmente de carta por pontos e não consubstancia a introdução de um novo sistema.

Assim, procedemos à análise da proposta que nos foi apresentada, e juntamos em anexo um conjunto de reflexões e considerações que resultaram do estudo dos documentos produzidos no âmbito dos projectos de investigação existentes, e das comparações que fizemos entre o quadro actual e o novo quadro proposto, tendo em conta a literatura consultada e a experiência adquirida pelo trabalho nesta área.

Juntamos igualmente uma curta análise da evolução da sinistralidade rodoviária em Portugal, desde 1993 (ano anterior à implementação do actual sistema de carta por pontos existente) até 2013, último ano de que dispomos de dados publicados, e que nos permite concluir que o quadro legal existente parece funcionar bastante bem, necessitando apenas de ser simplificado no que respeita à tomada de decisões e ao quadro demasiado permissivo de recursos por parte dos condutores infractores.

Na realidade, podemos constatar que, desde 1993 a 2013, a redução da sinistralidade foi muito significativa, nomeadamente no que respeita à sinistralidade mais grave, como se pode constatar no quadro que abaixo se apresenta, com os índices relativos a 1993, 2003 e 2013.

	Ac. c/ Vítimas	Ac. Com Vítimas e / ou feridos graves	Ac. Com vítimas mortais	Feridos Leves	Feridos Graves	Vítimas Mortais
1993	100	100	100	100	100	100
2003	58	44	65	92	39	65
2013	62	20	25	67	17	25

Qual a contribuição do sistema de carta por pontos actualmente em vigor nesta tão importante redução? Estamos convencidos, apesar de não haver dados concretos, que foi importante.

Ficamos ao Vosso dispor para qualquer esclarecimento ou informação adicional que V. Ex<sup>a</sup> entenda por necessária.

Atentamente

PREVENÇÃO RODOVIÁRIA PORTUGUESA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'José Miguel Trigo', is centered on the page. The signature is fluid and cursive, with a prominent horizontal stroke at the end.

José Miguel Trigo

Presidente do Conselho de Direcção

## **PARECER SOBRE A PROPOSTA DE LEI QUE VISA A ALTERAÇÃO AO CÓDIGO DA ESTRADA E ACTUAL SISTEMA DE CARTA POR PONTOS**

### **1. O que é uma carta por pontos?**

É um sistema, onde, às normais penalidades atribuídas pelas infracções cometidas, são contabilizadas o número de infracções ou os pontos atribuídos a cada uma delas, de forma que, se atingirem determinado nível quantitativo em determinado período conduzem à perda da carta de condução – cassação da carta. Após o período de inibição decorrente da cassação, a recuperação da carta fica dependente da frequência de acção de formação e/ou exame de condução.

A maioria dos países da UE utiliza este sistema. Grande parte utiliza pontos, outros utiliza determinado número de infracções tipificadas para essa contabilidade – Portugal, Áustria, Dinamarca, Finlândia e Holanda. Apesar de não terem formalmente “pontos”, qualquer destes países considera ter o sistema de “Carta por pontos”, ou “Demerit points system”.

### **2. Qual a situação existente em Portugal?**

Em Portugal, é utilizado este sistema desde 1994, sendo que o método de contagem somativa das infracções que conduzem à cassação da carta de condução não é feito com base na atribuição de pontos por cada infracção cometida, mas pela atribuição dos adjectivos “grave” ou “muito grave” às infracções em que noutros países que aplicam sistemas semelhantes são atribuídos pontos. Assim, em Portugal a cassação é atingida quando, no prazo de 5 anos, o condutor vê averbado no “Registo Individual de Condutor – RIC”, 3 contraordenações muito graves ou 5 contraordenações entre graves e muito graves. Nos restantes 4 países sem pontos atribuídos, a cassação é concretizada quando são punidas 3 infracções constantes da lista de infracções que fazem parte da lista contabilizável.

Ou seja, o sistema existente hoje Em Portugal, é para todos os efeitos o da “Carta por pontos”.

**3. Quais as vantagens da carta por pontos?** Na teoria, este modelo de carta contribui para a segurança rodoviária em três níveis:

- 1) prevenção de comportamentos inseguros através do risco de ver o RIC acrescido de notações de infracções que contribuem para a possível futura cassação;
- 2) identificação e suspensão dos infractores mais frequentes e;
- 3) possibilidade da correcção dos comportamentos de risco praticados através de medidas educativas específicas.

Este sistema pode funcionar bem ou mal independentemente de ser associado às infracções um número específico de pontos ou outro qualquer sistema, como o que acontece em Portugal, mas também na Áustria, na Dinamarca, na Finlândia ou na Holanda, por sinal quatro dos países onde o sistema global de segurança rodoviária melhor funciona e onde não tem associados pontos às infracções.

Nestes 4 países, as infracções têm todas o mesmo peso em termos de contagem para a cassação, o que tem sido apontado como negativo. Em Portugal, esse problema não existe, pois existem dois níveis de gravidade, o que acontece na maioria dos países em que são atribuídos pontos às infracções.

De acordo com um estudo de meta-análise feito em 2012, referido no relatório Bestpoint da UE, verificaram-se reduções na sinistralidade em todos os países nos anos de introdução do sistema, dando como exemplos a França (7,0% em 1992), a Irlanda (1,4% em 2002), a Itália (3,2% em 2003), a Dinamarca (14,0% em 2005), e a Espanha (7,6% em 2006). Podemos acrescentar que também tal sucedeu em Portugal no ano da entrada em vigor do sistema, em 1994, com redução de 7,3% nas vítimas mortais, de 12,2% nos feridos graves e de 5,7% nos feridos leves.

Como efeito directo e imediato da introdução do sistema, os estudos concluem que, na generalidade dos casos, o número de acidentes decresce de forma significativa nos primeiros meses que se seguem à introdução, mas após esse período, os acidentes voltam à situação existente antes da introdução. Apenas a longo prazo se faz sentir de forma sustentada as vantagens do sistema. É o que sentimos que aconteceu ao longo dos anos que se seguiram a 1994, em que a redução do número de acidentes, de vítimas mortais e de feridos decresceu de forma muito significativa.

Qual o contributo do nosso sistema de “carta por pontos”?

Nunca foi feito um estudo nesse sentido, mas admitimos que teve algum significado quantitativo significativo, tanto no que respeita à pressão que os condutores sentem pelo risco de cassação, como pelo sistema de formação que tem vindo a ser utilizado de forma crescente nos anos mais recentes, e que tem tido avaliação muito positiva pelos condutores infractores que têm participado.

#### **4. Quais as vantagens ou desvantagens de alterar a carta por pontos existente?**

A finalidade de um sistema sancionatório é desincentivar os condutores a cometerem infracções (prevenção geral) e a punição efetiva dos infractores destina-se a impedir que estes reincidam (prevenção específica).

Quanto mais elevada for a probabilidade subjetiva dos condutores serem fiscalizados e punidos maior é o efeito dissuasor da prática de infracções. A combinação de fiscalização e sanção é geralmente preventiva quando os utentes evitam infracções de trânsito, com base nas consequências negativas esperadas. Falamos de prevenção específica quando os utentes evitam cometer infracções de trânsito, com base em multas ou penalidades que tiveram de pagar em consequência de infracções anteriores. Prevenção específica, portanto, envolve uma mudança de comportamento resultante da própria sanção.

A percepção de desagravamento das sanções poderá assim conduzir a uma diminuição da probabilidade subjectiva de punição e conseqüentemente a um aumento do número de infracções com potenciais consequências negativas para a sinistralidade. Temos receios fundados que uma alteração significativa na forma da contagem das infracções para o RIC, com claro desagravamento das sanções acessórias ao nível da duas primeiras graves e da primeira muito grave, algum agravamento do peso das infracções ao nível da alcoolemia, mas ao mesmo tempo com desagravamento das restantes infracções, sem alterar em nada a filosofia do sistema, possa ter efeitos negativos expressivos ao nível dos comportamentos dos condutores, com consequências negativas ao nível da sinistralidade. Daremos adiante exemplos concretos do que aqui referimos.

Temos ainda fundados receios de que a forma como se propõe a transição dos registos existentes actualmente (RIC) para a nova forma proposta configure clara ilegalidade por inconstitucionalidade. Isto porque, actualmente, cada infracção é tratada de “per si”, o que leva a que cada uma delas tenha associada uma sanção acessória. Ao ser transferida para o “novo RIC”, a prática de eventuais novas infracções poderão vir a ser punidas tendo em conta a que já havia sido punida, mas que passou a ser quantificada com pontos (embora metade deles – porquê? – correspondeu a uma infracção menos grave por ter sido cometida antes da introdução dos pontos? Mesmo que tenha sido uma infracção à taxa de alcoolemia que na nova proposta até é mais penalizada do que as restantes?). Ora a mesma infracção ser punida 2 vezes com sanção acessória de inibição

de conduzir, não parece possível do ponto de vista jurídico, nem aceitável do ponto de vista moral, podendo acrescentar reacções negativas ao sistema por parte dos condutores, o que tem consequências sempre más em termos comportamentais. Daremos igualmente exemplos concretos mais adiante.

A necessidade de acautelar a constitucionalidade do sistema proposto parece-nos de extrema importância, uma vez que o risco de uma inconstitucionalidade do novo sistema decretada após 2 ou mais anos de funcionamento teria consequências extremamente negativas para a segurança rodoviária.

## **5. Como funcionam as potenciais contribuições da carta por pontos para a segurança rodoviária?**

**PREVENÇÃO** – O efeito preventivo decorre do risco de perder a carta de condução, se acumular a prática de infracções repetidamente. Tem um efeito de prevenção geral para todos os condutores, decorrente do efeito de não quererem ter infracções no RIC, e um efeito de prevenção especial para os condutores que já têm acumulado infracções no RIC, no sentido de alterarem o seu comportamento para não verem aumentar as inscrições no RIC, para não verem cassada a carta.

**SELECÇÃO** – Se o sistema puder tirar da condução automóvel, antes de causarem um acidente sério, aqueles condutores que apresentam comportamentos de risco, isso é bom para a segurança rodoviária. Este sistema só pode ser considerado eficaz para a segurança rodoviária se as infracções sancionadas (com ou sem pontos) constituírem um bom preditor para futuros acidentes e para a sua gravidade, e os condutores forem retirados da circulação a tempo.

**CORRECÇÃO** – Sistemas que incluam formação dos condutores que apresentem comportamentos inseguros são positivos para a segurança rodoviária. Só se pode considerar que essa formação contribui para o aumento da segurança rodoviária, se mostrar ser eficaz, ao resultar em alteração do comportamento, reduzindo a frequência ou eliminando as reincidências.

## **6. Existem possíveis efeitos colaterais negativos?**

Os estudos concluem que existem 2 potenciais efeitos colaterais que podem ser particularmente negativos:

**CONDUÇÃO SEM CARTA** – Muitos condutores continuam a conduzir após lhes ser retirada a carta. Nestes casos, o risco de acidente aumenta porque os condutores que conduzem nessas circunstâncias, ao terem consciência de que já estão em infracção

grave, tendem a desvalorizar as outras infracções que cometam, aumentando o risco de acidente. Efeito particularmente negativo é o aumento substancial de fuga após o acidente, nomeadamente nos casos de atropelamento. Este risco não está só associado ao sistema da carta por pontos, mas a todos os que incluem inibições temporárias de condução. Evidentemente que em casos de cassação, onde os períodos de inibição são claramente superiores este risco aumenta.

TRÁFICO DE PONTOS – Directamente relacionado com a existência de pontos, existe o risco de tráfico de pontos, em que existe transferência de pontos dos condutores com pontos no seu RIC para outros. O risco da identificação dos condutores, quando não presencial, possibilita a identificação de outra pessoa que não o condutor (normalmente um familiar ou menos frequentemente um amigo), situação já existente em Portugal. A atribuição formal de pontos às infracções tem apresentado um efeito colateral muito preocupante e de dimensão muito significativa nalguns países, que é o da venda de pontos, nomeadamente através da Internet.

#### **7. Exemplos concretos de situações referidas em 4.**

PRIMEIRO – dúvidas relativas ao que consideramos um forte desagravamento das sanções acessórias, nomeadamente ao nível das primeiras infracções detectadas:

##### Situação 1

Primeiro quadro de infracções hipotético: a) Excesso de velocidade grave + b) Excesso de álcool grave + c) Conversa ao telemóvel

##### *Quadro de sanções actual*

a) Sanção acessória de inibição de conduzir de 1 mês a 1 ano, podendo ser suspensa pelo período de 6 meses a 1 ano,

b) Sanção acessória de inibição de conduzir de 2 meses a 2 anos, podendo ser suspensa pelo período de 1 a 2 anos, desde que sujeita a acção de formação ou caução de boa conduta e,

c) Sanção acessória de 2 meses a 2 anos. Todas estas sanções são acrescidas ao montante da coima respectiva.

De notar que, se no período de suspensão da inibição for cometida outra infracção grave ou muito grave, a suspensão caduca e o período de inibição que havia ficado suspenso passa a ser de cumprimento obrigatório a somar ao período de inibição da segunda infracção.



### *Quadro de sanções decorrente da proposta de alteração da carta por pontos existente*

a) Sem sanção acessória, b) Sem sanção acessória e c) Sanção acessória de 20 dias de inibição de conduzir, se a interpretação do Artº 147 for a que corresponde ao período de inibição decorrente do número de pontos da infracção em causa, ou de 50 dias de inibição de conduzir, se a interpretação for a de que o período corresponde ao número de pontos acumulados (esta dúvida na interpretação decorre da troca de impressões com os técnicos da ANSR, em que não foi possível esclarecer este ponto, o que exige necessidade de clarificação no texto, que está muito confuso, dando origem a diferentes interpretações).

### Conclusões

a) Significativa redução da gravidade das sanções acessórias, o que na prática se consubstancia numa redução da pressão sobre os comportamentos dos condutores com efeitos negativos em termos de sinistralidade. De notar que o risco da aplicação das sanções acessórias é muito mais eficaz que o risco do pagamento da coima,

b) Desaparece o elemento suplementar de pressão decorrente da suspensão da pena nas primeiras infracções, face à pura inexistência de sanção acessória para as duas primeiras infracções graves, o que consideramos particularmente negativo em si mesmo, mas também na mensagem que transmite de efectiva redução da penalização pela infracção praticada, o que corresponde à desvalorização da sua gravidade e,

c) Desaparecimento da medida preventiva intermédia da acção de formação voluntária, ao arrepio da generalidade das recomendações decorrentes dos estudos feitos aos seus efeitos na redução da reincidência. Aliás, decorre das alterações ao sistema de sanções acessórias proposto que o próprio conceito de reincidência é totalmente eliminado, não aparecendo citado uma única vez, e sendo eliminado do CE o artigo que se lhe referia expressamente.

### Situação 2

Segundo quadro de infracções hipotético: a) Excesso de álcool muito grave + b) Estacionamento parcial numa passadeira de peões + c) Excesso de álcool grave

### *Quadro de sanções actual*

a) Sanção acessória de inibição de conduzir de 2 meses a 2 anos, passível de redução para metade, ou seja par 1 mês a 1 ano,

b) Sanção acessória de 2 meses a 2 anos e,

c) Sanção acessória de 2 meses a 2 anos

### *Quadro de sanções decorrente da proposta de alteração da carta por pontos existente*

- a) Sem sanção acessória,
- b) 20 ou 50 dias de inibição de conduzir, segundo a interpretação do texto do Artº 147 da proposta e,
- c) 30 dias ou 70 dias de inibição de conduzir, segundo a interpretação do mesmo artigo, acrescido de exame teórico de condução, que acarretará cassação da carta, se o condutor não obtiver aprovação nesse exame

### Conclusões

- a) Sem sanção acessória para a prática da infracção considerada mais grave na proposta (e a PRP concorda com essa consideração)
- b) Sanção acessória (20 ou 50 dias? – o que nesta hipótese seria totalmente desajustado face à gravidade da situação concreta) e,
- c) Sanção acessória (30 ou 70 dias?), acrescido de um exame que não acrescenta rigorosamente nada ao que se pretende com as medidas intercalares, que é a procura da alteração de atitudes e de comportamentos, em detrimento da frequência de uma possível acção de formação centrada nesse objectivo.

Enquanto não se vê esclarecida a interpretação do texto do Artº 147, devemos explicitar o nosso desacordo e a correspondente preocupação pelas consequências, para qualquer das possíveis interpretações, pelas razões que passamos a explicitar:

- a) Interpretação de que o período de inibição de conduzir se aplica aos condutores que têm 8 ou menos pontos (ou seja que perderam pelo menos 4 pontos), e que decorre do número de pontos perdidos na infracção que foi agora praticada – 20 dias de inibição de conduzir se a contraordenação foi grave, 30 dias se foi grave referente ao álcool, 40 dias se foi muito grave ou 50 dias se foi muito grave referente ao álcool e 60 dias se foi crime. O sistema anula qualquer penalização decorrente da prática reiterada da infracção ao penalizar com o mesmo número de dias de inibição de conduzir a primeira, segunda ou terceira infracções, o que consideramos negativo.
- b) Interpretação de que o período de inibição de conduzir se aplica aos condutores que têm 8 ou menos pontos (ou seja os que perderam pelo menos 4 pontos), e que decorre o número de pontos já perdidos – a inibição seria então de 40 dias para qualquer infracção cometida se o condutor tiver 8 pontos ou de 80 dias se o condutor já só tiver 4 pontos, independentemente de qual a infracção cometida, o que nos parece totalmente injusto e despropositado punir infracções que correspondem a riscos substancialmente diferentes, dependendo o período de inibição do histórico anterior à

infracção praticada e não a ver com a infracção concreta que foi praticada e que deu origem à sanção.

SEGUNDO – dúvidas relativas à transição do registo das infracções do actual RIC para o futuro RIC

Todas as infracções actualmente registadas serão transferidas, de acordo com a proposta com a atribuição de metade dos pontos que são consignados na citada proposta para cada contraordenação grave ou muito grave.

Compreendemos o objectivo, que nos parece ser de tornar aceitável a transição, mas parece-nos bastante questionável considerar menos grave a mesma infracção se praticada, ou ainda pior se sancionada antes ou depois da entrada em vigor da nova forma de contabilização.

Para além da quantificação em pontos das infracções já constantes no RIC, temos os maiores receios das possíveis consequência jurídicas decorrentes do seguinte:

- No quadro legal actual, cada infracção cometida é sancionada de per si sempre com uma sanção acessória. No quadro legal decorrente da proposta de alteração da carta por pontos, não acontece o mesmo, ou seja as primeiras infracções até atingirem 4 pontos perdidos não são sancionadas com sanções acessórias, mas contam para o sancionamento das que lhes sucederem. Ora, caso a transferência seja feita como proposto, as infracções que já foram sancionadas com sanção acessória, vão contar para a aplicação de novas sanções acessórias relativamente às futuras infracções que vierem a ser cometidas, ou irão mesmo contar para a contabilização do período de inibição de conduzir. Somos do parecer que tal consubstancia uma dupla punição para a mesma infracção, o que a ser assim, deverá ser considerado inconstitucional. E se assim for considerado, julgamos que tal facto pode vir a curto/médio prazo destruir o sistema, com custos graves. Por outro lado, se as contraordenações não forem transferidas para o novo RIC, tal facto consubstanciará uma verdadeira amnistia com consequências particularmente negativas nos comportamentos, logo na sinistralidade.

## **8. Introdução dos crimes rodoviários no RIC**

Parece-nos muitíssimo positivo a inclusão no RIC dos crimes de condução perigosa de veículo rodoviário, de crime de condução em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. Temos dúvidas como poderá ser incluído neste rol o crime de condução sem habilitação legal, a menos que essa inscrição venha a ter efeito se e quando o infractor vier a adquirir o estatuto de condutor encartado, o que não nos parece fácil de executar, nomeadamente quando esse crime é normalmente repetido muitas vezes.

No entanto, ficamos com sérias dúvidas sobre a atribuição de pontos a esses crimes, pois tal acarretará a aplicação administrativa de sanções acessórias decorrentes dos referidos pontos, quando o crime já foi julgado e punido pelo Tribunal. Parece-me pois impossível, pelo menos do ponto de vista jurídico a aplicação de duplas sanções, judiciais (pelo crime) e administrativas (pelos pontos). Assim, propomos que se preveja um mecanismo que permita que os citados crimes se contabilizem para efeitos de cassação, mas não para efeitos da aplicação de sanções acessórias, que nos parecem claramente inconstitucionais por consubstanciarem dupla pena pela mesma infracção, o que poderá acarretar a destruição do sistema, com consequências muito negativas.

### **9. Acções de formação no âmbito do regime sancionatório da carta por pontos**

Os programas de reabilitação de condutores são medidas sistemáticas para condutores infratores - em particular os condutores sob o efeito do álcool e os infratores de velocidade – tendo como objectivo uma mudança do seu comportamento a fim de evitar novas infracções, prevenindo a reincidência, e para manter ou recuperar a carta de condução. (projecto europeu ANDREAS – Análise dos programas de reabilitação de condutores).

Os programas visam mudar atitudes pessoais e crenças cognitivas “erradas” e não o ensino puramente pedagógico.

A revisão de literatura realizada no âmbito do projecto europeu ANDREAS conclui que os Cursos de reabilitação de condutores podem reduzir a reincidência em cerca de 50%. Esta redução pode ser interpretada como resultado da mudança de atitude e comportamento. Mas os programas de reabilitação só são bem sucedidos quando são direccionados especificamente para os “déficits” dos infratores. Estes cursos que provaram ter sucesso centraram-se na auto-reflexão com elementos de discussão e psicoterapêuticas e não no ensino pedagógico, mesmo que realizado por profissionais experientes. Isto está de acordo com a declaração, por Brandstätter & Cristo (1998), que recomenda o uso de elementos psicoterapêuticos em programas de reabilitação em vez de ensino puramente pedagógico, com base em resultados da sua avaliação dos cursos.

Ainda no projecto ANDREAS foram avaliados diversos programas de formação (álcool) para infratores e foram detectadas semelhanças e diferenças entre programas.

Os cursos que apresentaram uma redução de cerca de 50% na reincidência (diferença entre os formandos e o grupo de controlo) apresentaram certos fatores em comum:

- O tamanho dos grupos foi de cerca de 10 participantes
- os cursos decorriam ao longo de algumas semanas (3-8 semanas)

- os cursos foram realizados com um determinado número de sessões (cerca de 3-6 e em parte por mais 2 a 3 horas cada), que corresponde a durações de 6 a 18 horas
- os cursos foram ministrados por profissionais devidamente habilitados a lidarem e discutirem com clientes problemáticos, sobre os aspectos pessoais problemáticos e capazes de estabelecer uma relação de trabalho profissional.
- O conteúdo dos cursos foi mais assente na auto-reflexão pessoal do que no ensino tradicional, não havendo nenhum esquema de programa fixo, mas as intervenções foram centradas no formando.

Em contraste com estes cursos foi realizado um estudo a um modelo de curso da Suíça, que não indicou uma redução na reincidência. O curso era composto por 20 participantes, foi centrada no ensino tradicional, foi conduzido por especialistas nas suas áreas (por exemplo, direito, medicina) e não por especialistas em gestão e dinamização de grupos problemáticos e foi de curta duração.

No projecto BEST POINT existem também algumas recomendações sobre os programas de formação para infractores. Com base nas evidências, a eficácia das formações ocorre quando são respeitados diversos princípios, considerando que os principais são os seguintes:

- Os cursos são dirigidos a grupos-alvo específicos por exemplo, álcool, velocidade, etc e o conteúdo e abordagem são adaptados para os seus problemas específicos.
- Os cursos focam-se em melhorar as atitudes e comportamento, ao invés das competências a nível da condução e conhecimento.
- Os formadores têm uma alta qualidade didática, elevado conhecimento sobre segurança rodoviária (o que é muito mais do que ter conhecimento sobre o CE), competência para dinamizar grupos e um forte compromisso com a acção e os participantes

Para além da necessidade de se garantir as condições acima mencionadas para assegurar o sucesso dos programas de formação, consideramos que ao haver um programa de formação para infractores este deve ser implementado na fase inicial do processo contra-ordenacional do condutor e não a  $\frac{3}{4}$  dos pontos necessários à cassação, tal como proposto, uma vez que as acções devem visar a alteração de atitudes e de comportamentos para a **prevenção da reincidência**.

Na prática, ao implementar-se o sistema constante na proposta de lei o infractor passará a frequentar uma formação mais tarde do que no actual sistema, já na fase de quase cassação, perdendo-se o efeito de prevenção, passando claramente a constituir mais uma sanção pura, o que contraria os seus objectivos. Consideramos assim que ao

implementar-se a proposta de lei tal como está, o novo sistema impõe um regime substancialmente menos favorável à segurança rodoviária do que o actual.

As recomendações para os sistemas por pontos que constam do projecto europeu BEST POINT prevêm ainda uma outra acção de formação, mas já noutra fase, destinada à recuperação da carta após cassação. Trata-se de acção de formação de frequência obrigatória, mas que deve igualmente centrar-se em atitudes e comportamentos, mais do que em conhecimentos e competências.

Para os infratores com álcool, problemas de droga ou transtorno de personalidade, para a recuperação da carta deve ser considerado um exame médico-psicológico e a longo prazo deve ser incluída a assistência ou acompanhamento comportamental ou psicológico.

A proposta de submeter o condutor à prova teórica do exame de condução antes da cassação da licença não se enquadra nas recomendações e conclusões de nenhum estudo científico existente. Não conseguimos sequer compreender qual o seu objectivo, para além de consubstanciar o exame como uma sanção pura, o que parece de todo desaconselhável. Para reforçar esta nossa consideração sobre o exame de condução teórico de condução aos infratores, um estudo desenvolvido em Espanha, e considerado pela ANIECA válido para a situação verificada em Portugal, concluiu-se que após 5 anos de encartados, 96,5% dos condutores sujeitos ao exame de condução, reprovam. Este facto não significa que todos os condutores deixaram de ter conhecimento sobre a legislação vigente. O que significa é que os exames consubstanciam a apresentação de um enorme conjunto de perguntas sobre normas que não servem para avaliar as capacidades dos condutores para conduzirem em segurança, mas apenas para obrigarem os candidatos a memorizarem uma enorme quantidade de dados que servem exclusivamente para a aprovação nos exames e que são imediatamente esquecidos.

Condicionar um condutor, que até pode nunca ter tido nenhum acidente mas que apresenta alguns riscos de os vir a ter por praticar condução de risco, a uma tal prova parece-nos totalmente despropositado.

Devemos salientar que as considerações que tecemos aos conteúdos dos exames teóricos realizados em Portugal, não se aplicam ao realizado na maioria dos outros países, onde as questões apresentadas são dirigidas à efectiva avaliação do candidato em termos de conhecimentos e da sua capacidade de interpretação e análise das situações com que se pode confrontar enquanto condutor, e das decisões que deve tomar. Em diversos países é também avaliada a capacidade de identificação de riscos. Esses tipos de exames, que são os praticados por exemplo na Holanda, na Suécia ou no Reino Unido, podem ajudar, nomeadamente na fase da recuperação da carta, mas os que existem em Portugal não têm rigorosamente nada a ver com segurança rodoviária, e muito menos com atitudes e comportamentos.

## **10. Pessoas colectivas**

O Artº 147 da proposta de alteração da carta por pontos, no seu nº4, diz que “Se a responsabilidade for imputada a pessoa singular não habilitada ou a pessoa colectiva, a sanção de inibição de conduzir é substituída por apreensão do veículo por período de 90 dias”.

Dado que a inibição de conduzir não decorre da infracção praticada de “per si”, mas sim do facto de o infractor ter 8 pontos ou menos, às pessoas colectivas a quem for imputada a responsabilidade da infracção cometida só serão apreendidos os veículos no caso de haver o número de 8 ou menos pontos atribuídos ou o número de 4 ou mais pontos retirados? Isso significa que às pessoas colectivas também serão atribuídos pontos? Quantos? A todas as pessoas colectivas? Atribuídos por cada veículo registado ou os pontos cobrirão a totalidade dos veículos registados? Nada parece estar definido, o que poderá levar à maior confusão no que respeita à aplicação da medida proposta, com uma carga muito negativa em termos de responsabilização dos reais responsáveis pela prática das infracções.

Ainda decorrente do texto deste artigo: o veículo será apreendido por 90 dias, independentemente da gravidade da infracção praticada e do número de pontos que se lhe atribui?

## **11. Outros responsáveis pelas infracções**

De acordo com o Artº 135 do CE, existem outros responsáveis pelas infracções cometidas para além de condutores, nomeadamente os definidos nos números 5 (instrutores de condução), 6 (examinadores de condução) e 7 (pais, tutores e outros). Nesses casos, esses possíveis responsáveis não condutores também serão penalizados com a retirada de pontos, com todas as consequências que tal acarreta?

## **12. Carta probatória**

Nos casos de condutores em regime de carta probatória, o número de pontos creditado é também de 12?

Dado que a carta será cancelada se o condutor nesse regime for condenado pela prática de 1 crime, 1 contraordenação muito grave ou 2 contraordenações graves, quando voltar a ter nova carta probatória, iniciará o período probatório com quantos pontos? Como voltará a ver a carta caducada nas mesmas condições da anterior (não há nenhuma alteração no Artº 130), terá inibições de conduzir se iniciar o período com os

pontos retirados na carta anterior que caducou ou iniciará o novo período probatório com os mesmos 12 pontos?

Consideramos fundamental estabelecer um regime claro e que favoreça comportamentos seguros para este grupo de condutores de risco, o que não está claro na proposta.

Lisboa, 13 de Abril de 2015