



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
COMISSÃO DE ASSUNTOS CONSTITUCIONAIS,  
DIREITOS, LIBERDADES E GARANTIAS

EXCELENTÍSSIMO SENHOR  
PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA  
REPÚBLICA

Ofício nº 142/1ª – CACDLG/2006

Data: 17-05-2006

ASSUNTO: Relatório Final da Petição nº 41/X/1ª.

Nos termos do nº.6 do artº.15º da Lei nº. 43/90, com as alterações introduzidas pela Lei nº.6/93, de 1 de Março, junto tenho a honra de remeter a Vossa Excelência o **Relatório Final** referente à **Petição nº 41/X/1ª**, subscrita pelo Sr. João Gustavo de Andrade Pissarra da Cunha Brito e outros, que "Pretendem que o Estado Português proceda à transposição de directiva, no sentido da habilitação automática dos titulares da carta de condução de tipo B para a condução de Motociclos até 125 c.c. de cilindrada e potência máxima de 11 KW, sem necessitarem de licença específica", cujo parecer, aprovado por unanimidade, com ausência do CDS-PP, BE e PEV, na reunião da Comissão de 17 de Maio de 2006, é o seguinte:

- a) Que a petição nº. 41/X (1ª), por ser subscrita por 121.799 cidadãos, seja remetida ao Sr. Presidente da Assembleia da República para agendamento da sua apreciação em Plenário, nos termos e para os efeitos do disposto na alínea a) do nº1 e do nº 3 do artigo 20º da Lei de Exercício do Direito de Petição;
- b) Que ao primeiro subscritor da petição seja dado conhecimento do presente relatório, nos termos do nº. 1 do artigo 8.º da Lei nº. 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pelas Leis nº. 6/93, de 1 de Março, e nº. 15/2003, de 4 de Junho.

Nestes termos, e de acordo com a alínea m) do nº.1 do artº.16º. da Lei nº.43/90, com as alterações introduzidas pela Lei nº.6/93, de 1 de Março e pela Lei nº. 15/2003, de 4 de Junho, venho dar conhecimento a Vossa Excelência de que já informei o peticionário do presente relatório.

Com os melhores cumprimentos,

O PRESIDENTE DA COMISSÃO,

(Osvaldo de Castro)

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Divisão de Apoio às Comissões
CACDLG
N.º Único <u>155710</u>
Assunto/Sédo n.º <u>142</u> Data <u>17/05/2006</u>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

## COMISSÃO DE ASSUNTOS CONSTITUCIONAIS, DIREITOS, LIBERDADES E GARANTIAS

**PETIÇÃO N.º 41/X/1ª** - Pretendem que o Estado Português proceda à transposição de directiva, no sentido da habilitação automática dos titulares da carta de condução de tipo B para a condução de Motociclos até 125 c.c. de cilindrada e potência máxima de 11 KW, sem necessitarem de licença específica.

### RELATÓRIO

#### I – Nota prévia

A presente Petição, assinada por 121.799 cidadãos, tem como primeiro subscritor João Gustavo de Andrade Pissarra de Cunha Brito, e deu entrada na Assembleia da República em 1 de Julho de 2005.

Por Despacho do Senhor Presidente da Assembleia da República, de 1 de Julho de 2005, foi determinado remeter a Petição vertente à Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, a qual nomeou Relator o signatário do presente Relatório.

## II – Da petição

### 1. Objecto da petição

Os peticionários solicitam que seja transposta para o direito interno a disposição prevista na Directiva nº 91/439/CEE, de 29 de Julho de 1991, no que concerne à habilitação automática dos automobilistas de veículos ligeiros – titulares de carta de condução tipo B -, para conduzirem motociclos, até 125cc de cilindrada e potência máxima de 11KW, sem necessitarem de licença específica.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Directiva nº 91/439/CEE:

#### Artigo 3º

(...) 2. Dentro das categorias A, B, B+E, C, C+E, D e D+E pode ser emitida uma carta específica para a condução dos veículos das seguintes subcategorias:

subcategoria A1 - motociclos ligeiros com uma cilindrada máxima de 125 cm<sup>3</sup> ou com uma potência máxima de 11 kW;

subcategoria B1- triciclos e quadriciclos a motor;

subcategoria C1 -automóveis diferentes dos da categoria D com massa máxima autorizada superior a 3 500 quilogramas sem exceder 7 500 quilogramas; aos automóveis desta subcategoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

subcategoria C1+E -conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria C1 e um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 quilogramas, sob reserva de a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 12 000 quilogramas e de a massa máxima autorizada do reboque não exceder a tara do veículo tractor;

subcategoria D1 -automóveis destinados ao transporte de passageiros, com mais de oito lugares sentados, sem contar com o lugar do condutor, e não mais de 16 lugares sentados, sem contar com o lugar do condutor; aos automóveis desta subcategoria pode ser atrelado um reboque com massa máxima autorizada não superior a 750 quilogramas;

subcategoria D1+E -conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria D1 e um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 quilogramas, sob reserva de:

-por um lado, a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 12 000 quilogramas e a massa máxima autorizada do reboque não exceder a tara do veículo tractor,

-por outro lado, o reboque não ser utilizado para o transporte de pessoas.

#### Artigo 5º

(...) 3. Os Estados-membros podem conceder, para a condução no seu território, as seguintes equivalências:

- a) Triciclos e quadriciclos com motor abrangidos por uma carta de condução da categoria A ou A1;
- b) Motociclos ligeiros abrangidos por uma carta de condução da categoria B.

Para justificarem o seu pedido, alegam os peticionários que esta disposição já foi adoptada por outros Estados-membros da União Europeia, designadamente na Alemanha, na Espanha, na França, na Itália e na República Checa, incorporando, dessa forma, a equivalência B-A1 no seu direito interno.

Segundo o exposto, tratam-se de motociclos ligeiros, integrados na subcategoria de menor potência, vocacionados primordialmente para a circulação em cidade, cuja idade mínima para obtenção da licença de condução respectiva é de 16 anos<sup>2</sup>.

De acordo com os exponentes "(...) são inúmeras as virtualidades da adopção desta medida, quer a nível económico, quer a nível ambiental", donde destacamos, entre as que são enumeradas, a alegada redução da sinistralidade rodoviária.

Para fundamentar a vantagem da adopção desta medida, os peticionários referem um estudo realizado em Espanha pela Fundação Winterthur, em colaboração com o Instituto de Tráfico y Seguridad Vial da Universidade de Valência, onde se demonstra "(...) uma redução de 22% dos acidentes nos motociclos, bem como, um decréscimo de 33% nas vítimas mortais, e 54% nos feridos graves nos condutores de motociclos", argumentando ainda que "a redução da sinistralidade conseguida com a implementação da referida disposição deve-se, em grande medida, à maior consciencialização dos automobilistas, que passam simultaneamente a ser motociclistas, já que 57% dos acidentes com motociclos são provocados por veículos ligeiros".

---

<sup>2</sup> Cfr. Artigos 123º, nº2 e 126º, nº 2, alínea a) do Decreto-lei nº 44/2005, de 23 de Fevereiro - No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 53/2004, de 4 de Novembro, altera o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio (Novo Código da Estrada).

## 2. Exame da petição

2.1. Satisfazendo o disposto nos artigos 15º n.º 3 da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, alterada pelas Leis n.º 6/93, de 1 de Março, e n.º 15/2003, de 4 de Junho (Lei do Exercício do Direito de Petição) e 250º n.º 3 do Regimento, verifica-se que não ocorre nenhuma das causas legalmente previstas no artigo 12º para o indeferimento liminar da presente petição e que a mesma observa os requisitos formais legalmente fixados nos nºs 2 e 4 do artigo 9º, razão pela qual esta foi correctamente admitida.

Assim sendo, a Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias pode e deve apreciar a Petição 41/X.

2.2. De acordo com o disposto na Lei do Exercício do Direito de Petição, a Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias procedeu à audição dos peticionários, que é obrigatória no caso *sub judice*, por a presente Petição integrar mais de 2.000 assinaturas (concretamente 121.799 assinaturas).

É que o artigo 17º n.º 2 da Lei do Exercício do Direito de Petição, na redacção introduzida pela recente Lei n.º 15/2003, de 4 de Junho, impõe que: "*A audição dos peticionantes é obrigatória sempre que a petição seja subscrita por mais de 2000 cidadãos*".

Considerando, no entanto, a impraticabilidade de serem ouvidos na Comissão todos os cidadãos subscritores, foi apenas notificado, em representação de todos os peticionários, o Sr. João Gustavo de Andrade Pissarra da Cunha Brito, que é o primeiro subscritor da Petição em apreço.

A Comissão procedeu à respectiva audição no dia 3 de Maio p.p., onde estiveram presentes os primeiros subscritores da petição, senhores João Gustavo de Andrade Pissarra da Cunha Brito e José Delgado Domingos Martins.

Começaram por informar terem sido recebidos pelo senhor Secretário de Estado da tutela que terá demonstrado toda a abertura em relação à sua pretensão.

Explanaram a argumentação que esteve na base da apresentação da petição, nomeadamente a maior mobilidade dos cidadãos, a melhor gestão do tráfego nos espaços urbanos, o descongestionamento dos estacionamento urbanos, o menor consumo de combustível, a diminuição da poluição e a redução do stress originado pelo trânsito e pela dificuldade de estacionamento.

Recordaram ainda os estudos efectuados pela Universidade de Valência em relação à diminuição da sinistralidade rodoviária após a adopção das medidas propostas.

Consideram que os dados actuais sobre sinistralidade rodoviária em Portugal, que atribuem grande responsabilidade aos motociclos, não estão correctos, uma vez que se referem a veículos de duas rodas, sendo certo que aí se incluem os de cilindrada inferior a 50 cc, para os quais não é necessária carta de condução e cuja idade mínima para obtenção de licença é de 16 anos.

Referiram-se ainda aos veículos de quatro rodas, com cilindrada de 400 cc, causadores de inúmeros acidentes e para os quais também não é necessária carta de condução.

Consideram, assim, inexplicável que não seja transposta a directiva, uma vez que através da adopção das medidas aí previstas poderiam conduzir motociclos com cilindrada até 125 cc os indivíduos habilitados a conduzir veículos ligeiros, que já prestaram provas relativas às normas do Código da Estrada.

Aproveitaram também a oportunidade para entregar a documentação que se anexa e que inclui os dados que foram referidos na audiência.

2.3. Atendendo ao disposto na alínea a) do nº 1 e do nº 3 do artigo 20º da Lei do Exercício do Direito de Petição, com as alterações introduzidas pela Lei nº 15/2003, de 4 de Junho, deverá a Petição *sub judice* ser apreciada em Plenário, na medida em que é subscrita por um número de cidadãos superior a 4.000.

Cabe ainda referir que ao abrigo do disposto nos nºs 1 e 3 do artigo 17º da Lei nº 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei nº 6/93, de 1 de Março e pela Lei nº 15/2003, de 4 de Junho, esta Comissão solicitou em 14 de Fevereiro p.p., ao Ministério da Administração Interna, através de Sua Excelência o Ministro dos Assuntos Parlamentares, informação considerada conveniente sobre o objecto da presente petição, em especial acerca da viabilidade legislativa de acolhimento da pretensão dos peticionários, aguardando-se o envio da informação correspondente.

### 3. Enquadramento jurídico

A Directiva 91/439/CEE, de 29 de Julho de 1991, veio proceder a uma harmonização das normas relativas ao modelo comunitário de carta de condução e das categorias e subcategorias de veículos, com vista a facilitar a compreensão das cartas, tanto no interior como no exterior da União Europeia.

Foi o Decreto-Lei nº. 214/96, de 20 de Novembro, que transpôs para a ordem jurídica interna a Directiva nº. 91/439/CEE, por forma a acolher, no direito interno nacional, o princípio da validade para a condução de veículos automóveis de qualquer título comunitário emitido em outro Estado-membro.

No que respeita ao acesso à condução de motociclos A1, por titulares de carta de condução de categoria B, a Directiva nº 91/439/CEE, de 29 de Julho, na

alínea b) do nº 3 do seu artigo 5º<sup>3</sup>, com as alterações introduzidas pelas Directivas nºs 96/47/CEE, de 23 de Julho, 97/26/CEE, de 2 de Junho, e 2000/56/CEE, de 14 de Setembro, deixa ao critério dos Estados-membros a escolha quanto à extensão da habilitação da categoria B à subcategoria A1.

O legislador nacional optou por não estender a habilitação dos titulares de categoria B para a condução de veículos da subcategoria A1 (nº 4 do artigo 123º do Código da Estrada), sendo que até 2005, última alteração ao Código da Estrada, apenas era permitido aos titulares de categoria B a condução de motociclos de três rodas.

#### Quadro - Direcção-Geral de Viação<sup>4</sup>

Categoria/Subcategoria	Idade mínima	Outros requisitos	Motociclos que permite conduzir
A1	16 anos	Formação + Exame de condução	Motociclos de cilindrada não superior a 125cm <sup>3</sup> e de potência máxima até 11 kw
A	18 anos	Formação + Exame de condução	Motociclos de potência ≤ a 25 kw e com potência/peso ≤ a 0,16 kw/kg, ou, com carro lateral, com uma relação potência/peso ≤ a 0,16 kw/kg
	20 anos – acesso gradual	Carta de condução de A há pelo menos 2 anos+ simples averbamento	Motociclos de potência > a 25 kw e relação potência/peso > a 0,16 kw, ou, se tiver carro lateral, com uma relação potência/peso > a 0,16 kw/kg
	21 anos – acesso directo	Formação + Exame de condução (prova prática em motociclo sem carro lateral, de potência ≥ a 35 kw)	

<sup>3</sup> V. Nota I.

<sup>4</sup> Dados fornecidos pela Direcção de Informação Legislativa e Parlamentar (DILP).

**- Alterações legislativas da Directiva 91/439/CEE:**

1. Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Directiva 91/439/CEE do Conselho e que revoga a Directiva 76/914/CEE do Conselho (*Jornal Oficial n.º L 226 de 10/09/2003 p. 0004 – 0017*);
2. Directiva 2000/56/CE da Comissão, de 14 de Setembro de 2000, que altera a Directiva 91/439/CEE do Conselho relativa à carta de condução (*Jornal Oficial n.º L 237 de 21/09/2000 p. 0045 - 0057*);
3. Directiva 97/26/CE do Conselho de 2 de Junho de 1997 que altera a Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução (*Jornal Oficial n.º L 150 de 07/06/1997 p. 0041 – 0043*);
4. Directiva 96/47/CE do Conselho de 23 de Julho de 1996 que altera a Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução (*Jornal Oficial n.º L 235 de 17/09/1996 p. 0001 – 0005*);
5. Directiva 94/72/CE do Conselho de 19 de Dezembro de 1994 que altera a Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução (*Jornal Oficial n.º L 337 de 24/12/1994 p. 0086 - 0086*).

**- Disposições nacionais que aplicam a Directiva n.º 91/439/CEE:**

1. Decreto-Lei n.º 214/96 de 20/11/1996. Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 91/439/CEE, alterando o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, e o Decreto-lei n.º 221/95, de 1 de Setembro, sobre o regime jurídico dos exames de condução (*DR I S. A n.º 269 de 20/11/1996*);

2. Decreto-lei nº. 336/97 de 02/12/1997. Aprova o Regulamento de Inspeções para Avaliação da Aptidão Física, Mental e Psicológica dos Condutores (DR I S. A nº. 278, de 02/12/1997);
3. Decreto Regulamentar nº. 65/94 de 18/11/1994. Regulamenta a atribuição de habilitação legal para conduzir (DR I S. B n. 267 de 18/11/1994);
4. Portaria nº. 501/96 de 25/09/1996. Transpõe para o direito interno a Directiva do Conselho n. 91/439/CEE, de 29 de Julho de 1991, no que respeita ao regime de trocas de carta de condução comunitárias (DR I S. B, nº. 223 de 25/09/1996);
5. Portaria n. 206/97 de 25/03/1997. Estabelece normas sobre as provas de exame de condução previstas nas alíneas a) e c) do n. 1 do artigo 2. do Decreto-lei nº. 221/95, de 1 de Setembro (DR I S. B nº. 71, de 25/03/1997);
6. Portaria nº. 389/97 de 16/06/1997. Estabelece o regime especial do exame de condução a realizar por indivíduo cujas cartas de condução caducaram ou foram judicialmente cassadas (DR I S. B nº. 136, de 16/06/1997);

**- Análise das disposições legislativas de países da União Europeia relativas ao acesso à condução de motociclos da subcategoria A1 por titulares de carta de condução de categoria B:**

**Quadro comparativo**

<b>País</b>	<b>Idade Mínima</b>	<b>Acesso à condução de motociclos A1 por titulares de carta de condução categoria B</b>
<b>Áustria</b>	<b>18</b>	Sim, após 5 anos de experiência e 6 horas de formação.

Bélgica	18	Não, excepto para os encartados até 2001.
Dinamarca		A1 não é uma subcategoria autónoma.
Finlândia	16	Não
França	16	Sim, após 2 anos de experiência.
Alemanha	16	Não, excepto para os encartados até 1980
Luxemburgo	16	Não
Holanda		A1 não é uma subcategoria autónoma.
Noruega	16	Não, excepto para os encartados até 1979.
Portugal	16	Não
Espanha	16	Sim, após 2 anos de experiência.
Suécia	16	Não
Suiça	18	Sim, após 8 horas de formação.
Inglaterra	17	Sim, mas estão a introduzir um teste prático.

Fonte: Direcção-Geral de Viação<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Dados fornecidos pela Direcção de Informação Legislativa e Parlamentar (DILP).

**- Programa de Acção Europeu para reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos [COM (2003) 311 final, de 2 de Junho]**

O programa de acção europeu no domínio da segurança rodoviária descreve a situação actual, os desafios a enfrentar, os meios de acção de que dispõe a União Europeia e enumera cerca de 60 medidas específicas.

O programa reafirma o objectivo global de reduzir para metade o número de vítimas de acidentes rodoviários até 2010 (o número actual é de 40 000 mortos por ano na chamada Europa dos Quinze, não havendo ainda compilação de dados relativos aos dez novos Estados-membros).

O programa pretende ainda incentivar os utentes da estrada, sejam eles privados ou profissionais, a melhorar o seu comportamento, a indústria a produzir veículos mais seguros e as autoridades públicas a melhorar a infraestrutura rodoviária.

A propósito dos motociclos, é afirmado no programa que este meio de transporte é, de longe, o que apresenta maior risco, existindo possibilidades técnicas para reduzir o risco de acidentes como, por exemplo, a generalização de mecanismos anti-bloqueio de rodas em caso de travagem. Neste sentido, a Comissão comprometeu-se, neste documento, a analisar os aspectos técnicos de segurança dos motociclos, em concertação com as organizações competentes, com o objectivo de melhorar as prescrições regulamentares.<sup>6</sup>

**Face ao exposto, a Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias é de:**

---

<sup>6</sup> COM (2003) 311 final, de 2 de Junho, pág. 29.

## PARECER

- a) Que a petição n.º 41/X (1.ª), por ser subscrita por 121.799 cidadãos, seja remetida ao Sr. Presidente da Assembleia da República para agendamento da sua apreciação em Plenário, nos termos e para os efeitos do disposto na alínea a) do n.º1 e do n.º 3 do artigo 20º da Lei de Exercício do Direito de Petição;
- b) Que ao primeiro subscritor da petição seja dado conhecimento do presente relatório, nos termos do n.º 1 do artigo 8.º da Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pelas Leis n.º 6/93, de 1 de Março, e n.º 15/2003, de 4 de Junho.

Palácio de S. Bento, 17 de Maio de 2006

O Deputado Relator



(Paulo Pereira Coelho)

O Presidente da Comissão



(Osvaldo de Castro)