



Tendo como ponto de partida o documento de trabalho dos serviços da Comissão, “*Quadro político de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030 – Próximas etapas para a «Visão Zero»*”, apresentado em 19.06.2019 pela Comissão Europeia, a ANIECA elaborou uma lista de sugestões, que visam contribuir para atingir o ambicioso objetivo de extinguir as mortes nas estradas portuguesas, até 2050.

A perda de qualquer vida humana nas nossas vias de comunicação é inaceitável. Todos temos a obrigação de contribuir para um sistema rodoviário menos agressivo e mais seguro. A mortalidade e as lesões graves nos acidentes de viação não têm de ser um preço inevitável a pagar pela mobilidade. Embora seja virtualmente impossível evitar a ocorrência de todos os acidentes, acreditamos que a maioria das mortes e lesões graves podem ser evitadas.

O fator humano continua a desempenhar um papel fundamental na segurança rodoviária. A estratégia tem de passar por garantir que os diversos utentes têm capacidade e vontade de utilizar as estradas e os veículos de forma segura.

Atendendo à composição do sistema de circulação rodoviário, entendemos dividir esta abordagem em quatro áreas distintas: O veículo, a infraestrutura, a utilização segura das estradas e a habilitação para conduzir.

## 1. O Veículo

1.1. As inovações tecnológicas que têm vindo a ser implementadas nos veículos podem ajudar reduzir a probabilidade dos acidentes ou a atenuar a sua gravidade, graças à introdução de sistemas de segurança ativa e passiva cada vez mais desenvolvidos e eficazes.

Sugestão: Introdução de benefícios fiscais para quem opte por adquirir veículos equipados com determinados sistemas de segurança ativa e passiva, ou que atinjam os níveis mais elevados do Programa Europeu de Avaliação de Novos Veículos (Euro NCAP).

1.2. No entanto, de nada adianta equipar os veículos com a mais avançada tecnologia de segurança ativa e passiva, se o condutor continuar a ter a possibilidade de atingir velocidades demasiado elevadas. Não faz sentido permitir o acesso à via pública a veículos que conseguem ultrapassar facilmente os 250 km/h.

Sugestão: Introduzir sistemas limitadores de velocidade nos veículos, tendo como referência os valores permitidos para a circulação em cada país.

1.3. À medida que a tecnologia automóvel evolui, a relação do Homem com o Veículo é cada vez mais complexa. Para além das tradicionais tarefas de manusear o volante, caixa de velocidades, etc, o condutor tem de ser capaz de recolher e interpretar um vasto conjunto de informação transmitida pelos diversos sistemas do veículo.

Sugestão: Assegurar a formação e atualização dos condutores, garantindo que se encontram aptos a utilizar veículos equipados com as novas tecnologias de apoio à condução, à medida que forem surgindo no mercado.

1.4. Ainda que o processo de automação dos veículos esteja numa fase muito embrionária, a ideia que tem vindo a ser transmitida por algumas marcas automóveis e comunicação social, é de que alguns veículos só precisam de condutor por questões meramente legais, o que não corresponde à verdade. É um facto que alguns sistemas já permitem a execução de algumas tarefas sem ajuda do condutor, em condições muito específicas (ex: marcas rodoviárias muito bem definidas). No entanto, é preciso ter consciência de que ainda estamos muito afastados da automação completa e que estes sistemas falham com regularidade.



Sugestão:

- a) Incutir nos condutores o hábito de ler o manual de instruções do veículo, como forma de garantir que conhece as funcionalidades e limitações dos sistemas.
- b) Impor a obrigatoriedade de, no ato da entrega do veículo, o vendedor efetuar uma apresentação/demonstração prática dos sistemas que equipam o veículo

1.5. A utilização partilhada de automóveis (carsharing) tem vindo a ganhar adeptos ao longo dos últimos anos. No entanto, o condutor enfrenta uma série de desafios, uma vez que desconhece à partida que dispositivos de segurança equipam o veículo que vai utilizar.

Sugestão: Os veículos utilizados em sistemas desta natureza devem estar munidos de um documento que descreva, de forma sucinta, os dispositivos de segurança que equipam o veículo, permitindo ao condutor adaptar a sua condução.

## 2.1 Infraestrutura

2.1. Estradas bem concebidas, bem sinalizadas e devidamente mantidas podem reduzir a probabilidade de ocorrência de acidentes de viação ou de reduzir a gravidade dos acidentes. É preciso incentivar os gestores da via a melhorar as condições de segurança nas estradas que estão sob a sua responsabilidade.

Sugestão: Classificar a segurança das estradas (ou troços) de 1 a 5 estrelas. Desta forma, o condutor pode optar por utilizar aquela que lhe oferece maior segurança.

2.2. Os sistemas de apoio à condução instalados nos veículos mais modernos dependem da qualidade das marcas rodoviárias e dos sinais verticais para funcionar adequadamente. À medida que o nível de automatização for aumentando, a qualidade da sinalização e marcação será cada vez mais importante.

Sugestão: Melhorar o desempenho da marcação horizontal e da sinalização vertical rodoviárias, incluindo a sua colocação, visibilidade e retro-refletividade

## 3. Utilização segura das estradas

3.1. Cerca de um terço dos acidentes mortais é resulta da escolha inadequada da velocidade praticada. O excesso de velocidade aumenta exponencialmente o risco de acidente e as consequências do impacto,

Sugestão:

- a) Reduzir a velocidade média praticada nas nossas estradas, nomeadamente naquelas que atravessam localidades;
- b) Implementar regras de planeamento urbano para a construção de novas áreas residenciais (bairros), que obriguem à criação de vias paralelas de acesso e impeçam a entrada/saída diretamente da habitação para a via de circulação.

3.2. A condução sob efeito de álcool e/ou drogas continua a ser um fator que contribui para uma percentagem muito elevada dos acidentes rodoviários.

Sugestão:

- a) Garantir que os condutores respeitam o limite legal permitido para a condução sob o efeito destas substâncias;
- b) Criar condições para que todos os estabelecimentos autorizados a vender bebidas alcoólicas disponibilizem gratuitamente aos seus clientes equipamentos que permitam medir a taxa de alcoolemia no sangue



3.3 A utilização de telemóveis e de alguns sistemas eletrónicos integrados em veículos agravou o peso que as distrações têm na sinistralidade rodoviária, sobretudo quando permitem o envio/receção de mensagens de texto.

Sugestão: Desincentivar a utilização de aparelhos móveis durante a condução.

3.4 Utilização de sistemas de segurança passiva tais como cintos de segurança, sistemas de retenção para crianças e capacete são fundamentais para reduzir os danos corporais nos ocupantes dos veículos, em caso de acidente. Lamentavelmente, continua a existir um número significativo de condutores e/ocupantes que os desvaloriza e não os utiliza.

Sugestão:

- a) Garantir que todos os ocupantes dos veículos de quatro rodas utilizam adequadamente os cintos de segurança, nomeadamente nos bancos traseiros;
- b) Garantir que todos os condutores e passageiros de veículos de duas rodas a motor utilizam capacete homologado, devidamente ajustado e apertado;
- c) Garantir que nenhuma criança com menos de 135 cm de altura e menos de 12 anos de idade circula sem sistema de retenção adequado;
- d) Incentivar os ciclistas a utilizar capacete, nomeadamente quando circulam fora das ciclovias.

3.5 Há cada vez mais pessoas a utilizar modos suaves de mobilidade, tais como bicicletas ou trotinetas (elétricas e convencionais). Contudo, as características físicas destes veículos têm vindo a incutir nos condutores uma grande falta de respeito pelas mais básicas normas rodoviárias e um desprezo pelos restantes utilizadores da via pública. A relação entre os ciclistas e os condutores, entre os peões e os ciclistas e entre os utilizadores de trotinetas com todos os outros está longe de ser pacífica. Esta falta de harmonia tem resultado num inesperado avolumar acidentes e incidentes.

Sugestão: Investir em campanhas que incentivem os utentes de trotinetas e de bicicletas a respeitar as normas rodoviárias e promovam a partilha pacífica do espaço rodoviário e a salvaguarda da segurança dos restantes utentes.

#### 4. Habilitação para conduzir

4.1. A formação de condutores é o fator mais importante para garantir que os novos condutores conhecem as normas e sinais de trânsito, conseguem controlar todos os sistemas do veículo, são capazes de integrar o ambiente rodoviário em segurança e, sobretudo, têm vontade de o fazer.

Sugestão:

- a) Conclusão do processo de regulamentação do Regime Jurídico do Ensino da Condução, publicando-se a legislação em falta desde 2014, para que seja possível a sua plena implementação;
- b) Publicação da portaria que regulamenta a formação de instrutores e diretores de escolas de condução, adaptando-as à legislação em vigor;
- c) Criação de norma que permita aos condutores que, por opção, realizaram prova prática em veículo de caixa automática remover a restrição 78 (caixa automática) da sua carta de condução, mediante a realização formação e exame em veículo de caixa manual;
- d) Criação de regulamentação que garanta que a condução de veículos agrícolas na via pública depende de formação prévia em escola de condução e aprovação em exame de condução específico, extinguindo-se a possibilidade de conduzir este tipo de veículos por “equivalência”;
- e) Introdução dos Sistemas Avançados de Apoio ao Condutor (ADAS) nos conteúdos programáticos da formação de condutores, para que os novos condutores conheçam as funcionalidades e limitações das tecnologias que equipam os veículos atualmente em circulação;



4.2 O exame de condução é o processo através do qual se garante que os novos condutores reúnem as competências mínimas exigidas para a condução de determinado tipo de veículo.

Sugestão:

- a) Implementação da monitorização da prova prática do exame de condução, introduzindo-se um sistema que permita o registo automático da duração e percurso realizados, das faltas cometidas pelo candidato e do local onde ocorreram, com recurso a equipamentos tipo “tablet” próprios para o efeito;
- b) Atualização do modelo do relatório da prova prática, adaptando-o à legislação em vigor e com preenchimento no dispositivo indicado na alínea anterior;
- c) Implementação de medidas que permitam evitar/minimizar a fraude nas provas de exame, nomeadamente:
  - Instalação de equipamentos que inibam a comunicação com o exterior (Câmaras, telemóveis, “smartwatch”, etc)
  - Criação de procedimentos que impeçam o acesso de “duplos” às provas
- d) A realização de provas teóricas com recurso a tradutores (contratados pelos próprios formandos) levanta fortes suspeitas quanto à seriedade do sistema. Deve ser eliminada a realização da prova com tradutores, criando-se a possibilidade de responder à prova noutras línguas no próprio computador do teste, à semelhança do que se verifica nos restantes países da Europa.
- e) Conclusão do manual de procedimentos das provas de exame (em preparação desde 2015), a fim de promover uniformidade dos critérios de avaliação;

4.3. Os veículos de duas rodas a motor continuam a representar uma fatia muito significativa da sinistralidade rodoviária em Portugal, sendo o grupo proporcionalmente mais exposto ao risco de estar envolvido num acidente.

Sugestão:

- a) As categorias AM, A1, A2, A e BE podem ser obtidas em regime de autopropositura. Estes candidatos treinam sozinhos na via pública, sem qualquer apoio ou orientação especializada. Para além do evidente risco para a segurança (sua e dos outros), cada vez que o fazem cometem uma contraordenação muito grave. Por esse motivo, a obtenção destas categorias deve depender sempre de formação e acompanhamento a exame por escola de condução;
- b) A condução de veículos de duas rodas a motor deve passar a carecer de formação específica e aprovação em exame de condução, extinguindo-se a possibilidade de conduzir veículos das categorias AM e A1 pelo simples facto de se estar habilitado para conduzir veículos da categoria B;
- c) A condução de motociclos é uma tarefa complexa que exige competências e aptidões específicas, em funções do veículo que se pretende conduzir. Desta forma, deve extinguir-se a possibilidade de acesso direto à categoria A, impondo-se um regime de acesso gradual e sequencial (A1, A2, A), que permita ao condutor adquirir experiência em motociclos menos potentes, contribuindo-se para a redução da mortalidade neste tipo de veículos;

4.4. Quando se procede à alteração de normas rodoviárias ou de sinais do trânsito, existe a expectativa de que os condutores adaptem os seus comportamentos. Mas como é que isso é possível se os condutores desconhecem as alterações?

Sugestão: Os condutores devem passar a frequentar uma ação de formação que permita atualizar periodicamente os seus conhecimentos sobre regras de trânsito, sinalização rodoviária, novas tecnologias e outros aspetos fundamentais à condução.