

# REVISÃO DO CÓDIGO DA ESTRADA

## Proposta da Prevenção Rodoviária Portuguesa e do Automóvel Club de Portugal

### TEMAS A CONSIDERAR

1. Telemóvel
2. Álcool
3. Velocidade
4. Dentro das localidades
5. Peões
6. Cadastro dos condutores e cassação da carta de condução
7. Formação inicial e avaliação de condutores
8. Medicamentos
9. Fadiga
10. Infra-estruturas rodoviárias
11. Velocípedes
12. Retrorreflectorização
13. Punição dos infractores
14. Circulação em rotundas
15. Estacionamento em 2ª fila
16. Sistemas de retenção para crianças

### REFLEXÕES SOBRE OS TEMAS CONSIDERADOS

1. Falar ao telemóvel enquanto se conduz influi directamente em todas as fases da tarefa da condução, pois desvia a concentração nas actividades necessárias ao correcto desenvolvimento da tarefa de conduzir para a concentração na conversa, independentemente de se utilizar ou não sistema de mãos livres. Na realidade, todos os estudos conhecidos desenvolvidos por institutos de investigação credíveis, concluem que o tempo de reacção é substancialmente aumentado (provavelmente em cerca de 0,8 s em média), a capacidade de observação do ambiente rodoviário é substancialmente reduzida, bem como são igualmente reduzidas de forma importante as capacidades de analisar as observações efectuadas, de decidir a manobra a efectuar e a execução dessa manobra. Repete-se que tudo isso se verifica independentemente do uso de sistema mãos livres.  
Assim, sugere-se estudar a alteração da legislação portuguesa, no sentido de proibir a utilização do telemóvel durante a condução em todas as situações,

tornando particularmente severa (contra-ordenação muito grave) a manipulação do telemóvel para enviar e/ou ler mensagens escritas.

2. Mantém-se particularmente grave a situação da condução sob a influência do álcool em Portugal, de acordo com os dados disponibilizados pelo INML. Assim, para além de se recomendar um aumento substancial da fiscalização, tanto aleatória como especialmente dirigida a alguns locais, horas e dias, sugerimos que se sigam algumas recomendações internacionais, nomeadamente baixando a TAS a partir da qual se deve punir os condutores durante os três primeiros anos de carta, para 0,2 g/l. Igualmente se sugere este mesmo limite máximo para os condutores de veículos de transporte de mercadorias perigosas, de transporte de crianças, de transporte de passageiros e de veículos de emergência e transporte de doentes.

Aspecto preocupante na actual prática de punições das infracções à legislação que regulamenta a condução sob a influência do álcool em Portugal é o facto de regularmente ser menos gravosa a punição dos infractores com TAS igual ou superior a 1,2 g/l (tipificada como crime) do que dos infractores com TAS entre 0,5g/l e 1,2 g/l (tipificadas como contra-ordenações). Na realidade, os tribunais punem os crimes de condução sob a influência do álcool de forma mais leve do que a punição constante no CE para as contra-ordenações, de forma quase sistemática, o que constitui flagrante injustiça e cria inclusivamente a ideia, entre os infractores que vale mais estar mais “bebido” porque as penas são mais leves. Sugere-se que as penas a aplicar pelos tribunais tenham um mínimo que deve ser sempre superior ao mínimo estabelecido para as contra-ordenações muito graves. Se tal não for possível, e se se pretender aliviar os tribunais, transforme-se igualmente em contra-ordenação a infracção por condução com TAS igual ou superior a 1,2 g/l, com penas superiores às que estão cominadas para a condução com TAS inferior.

Finalmente, também acontece que os tribunais suspendam os processos caso os arguidos decidam participar em acções específicas de formação. Considera-se inaceitável que nesses casos, as infracções não sejam registadas no RIC, ao contrário das inibições de conduzir que sejam substituídas por semelhantes acções de formação, mais uma vez beneficiando quem infringe de forma mais gravosa.

Do ponto de vista técnico, já é possível trabalhar com a introdução de “alcolock’s”, que achamos particularmente úteis se integrados em programas de reeducação de condutores infractores e tratamento de condutores dependentes. Consideramos da maior importância a introdução da possibilidade legal da introdução da utilização destes equipamentos.

Entendemos que também deve ser estudada a introdução deste equipamento para utilização sistemática de todos os condutores que conduzam determinado

tipo de veículos, nomeadamente veículos de transporte de mercadorias perigosas, de transporte colectivo de passageiros, de transporte de crianças e de emergência e transporte de doentes.

3. A velocidade praticada em todos os tipos de vias rodoviárias, em Portugal, é particularmente elevada. É sabido que tal facto tem como consequência uma elevada sinistralidade, e particularmente uma elevada sinistralidade grave, pois a gravidade da consequência dos acidentes é consequência directa da velocidade de embate. Apesar de, infelizmente, não haver observações efectuadas à velocidade praticada nos diversos tipos de vias em Portugal desde 2004, é nossa convicção que não se têm verificado alterações muito significativas, nomeadamente dentro das localidades.

Assim, independentemente de sentirmos haver grande necessidade de aumentar de forma muito significativa o nível de fiscalização (Portugal é o país da Europa com menos condutores punidos por excesso de velocidade), de melhorar igualmente de forma muito significativa o ambiente rodoviário dentro das localidades (falaremos neste ponto específico de forma autónoma), e de alterar toda a estratégia de formação de condutores no que respeita ao conhecimento sobre o efeito da velocidade na condução, parece-nos deverem ser desde já consideradas na revisão do CE algumas alterações aos valores dos excessos considerados graves e muito graves.

Assim, parece-nos aceitável manter os excessos de 30 km/h e de 60 km/h para serem considerados contra-ordenações graves e muito graves nas auto-estradas, mas sugerimos que esses excessos sejam revistos para 20 km/h e 40 km/h nas restantes estradas fora das localidades e para as vias de nível 1 dentro das localidades e para 10 km/h e 20 km/h nas restantes vias dentro das localidades, cujo limite máximo de velocidade praticada seja de 50 km/h. Para as zonas 30, qualquer excesso deve ser considerado contra-ordenação grave, e os excessos iguais ou superiores a 10 km/h devem ser considerados muito graves.

4. A sinistralidade rodoviária dentro das localidades (de acordo com o verificado nos dados referentes a mortes a 30 dias) apresenta valores completamente inaceitáveis, nomeadamente se comparados com os restantes países europeus (em Portugal, em 2010 representaram 51,7% do total dos mortos, 56,1% dos feridos graves e 70,5% dos feridos leves, enquanto nos três primeiros meses de 2011 representam já 57,8% do total dos mortos, 64,1% dos feridos graves e 72,9% dos feridos leves – na UE, entre 1999 e 2008, representaram cerca de 34,5% do total dos mortos).

Estes dados levam-nos a considerar que a redução da sinistralidade rodoviária em Portugal apresenta como primeira prioridade uma política de redução

significativa da sinistralidade rodoviária verificada dentro das localidades. Tal objectivo só será possível de atingir de forma sustentada se a infra-estrutura rodoviária for concebida, construída e mantida de acordo com os conceitos modernos adequados à circulação dos diversos tipos de utentes, e se o comportamento dos diversos tipos de utentes for o adequado para garantir os níveis de segurança de todos.

Assim, parece-nos indispensável estabelecer normas imperativas para os projecto das vias urbanas adequadas aos diversos níveis de serviço a que se destinam, e criar um capítulo no Código de Estrada especificamente destinado a regular os comportamentos dos diversos utentes dentro das localidades, digamos que um “código da rua”.

5. A obrigação de ceder a passagem aos peões nas passadeiras e nas demais situações onde a lei lhes confere o “direito de prioridade” deve ser mais claramente protegido. Por outro lado, os comportamentos errados dos peões que ponham em caso a segurança dos outros utentes devem igualmente ser mais claramente assumidos na lei e reprimidos.  
A enorme percentagem de peões vítimas de atropelamento durante os períodos nocturnos, nomeadamente os atropelamentos de que resultam mortos e feridos graves, justifica uma atenção especial. Na realidade, tal facto é claramente devido ao facto dos peões não serem vistos ou serem vistos demasiado tarde pelos condutores, nomeadamente em locais menos iluminados ou sem iluminação, particularmente nos momentos em que existe trânsito em sentido contrário. A única forma de contrariar a falta de visibilidade dos peões, nessas situações, é a utilização de material retrorreflector, pelo que se considera urgente reflectir sobre o conjunto de medidas a tomar no sentido de conseguir a utilização regular desse equipamento por parte dos peões, quando circulem durante os períodos nocturnos.
6. É imperativo que se garanta que, não só todas as contra-ordenações graves e muito graves pelas quais um condutor seja punido constem do seu cadastro, mas que também lá constem todos os crimes de natureza rodoviária pelos quais ele tenha sido condenado.  
Igualmente parece da maior justiça que tais crimes constituam, em combinação com a prática de infracções punidas como contra-ordenações, motivo para a cassação do título que habilite a conduzir.
7. A formação inicial de condutores é um instrumento estratégico fundamental para se conseguir que os utentes autorizados a conduzir veículos na via pública adquiram os conhecimentos indispensáveis a uma condução segura.

Para tal ser possível, é necessário garantir que a avaliação da obtenção desses conhecimentos é competente e rigorosa.

O actual sistema de formação está completamente desactualizado face aos métodos entretanto estudados e ensaiados nos países que mais e melhor investiram neste sector, na Europa. Assim, propõe-se reestruturar a formação inicial de condutores com vista à obtenção “gradual da carta de condução”, tendo em conta a “condução acompanhada”, a “formação por etapas” e a aprendizagem da “percepção e identificação dos riscos”. Entendemos que devemos seguir de perto os estudos e recomendações constantes dos documentos do SWOV.

Para que a reforma do ensino tenha sucesso, é condição necessária a completa reforma do sistema de avaliação, desde a estrutura responsável ( a concorrência entre centros é caso único no mundo e introduz vícios inultrapassáveis), aos conteúdos das avaliações teórica (onde são colocadas questões sem nenhum tipo de interesse para o desempenho da condução e não podem ser colocadas outras questões que são condição para se poder perceber como se deve conduzir!!!) e prática (é inconcebível o estabelecimento de trajectos pré-determinados treinados incessantemente para a realização da prova prática!!!). Igualmente importante para o rigor e seriedade do sistema é separar totalmente as escolas dos centros de exame, sendo para tal necessário, entre outros factos, que os veículos de exame sejam propriedade dos centros de exame e não das escolas.

Se não se concretizar a alteração radical dos exames nestes termos, nunca se concretizará a reforma do ensino, pois os candidatos têm à partida como único objectivo ter acesso à carta de condução, o mais rápido e barato possível, o que leva as escolas de condução a procurar corresponder a essa necessidade preparando-os para “passarem a todo o custo naquele exame”, e não ao que devia ser o seu verdadeiro objectivo, que é o de preparar condutores competentes e seguros.

8. Muitos medicamentos proporcionam diminuições importantes nas capacidades necessárias para a condução por parte de quem os utiliza. Recentemente, no âmbito do DRUID, estudo desenvolvido a nível europeu e co-financiado pela UE, se confirmou que os condutores portugueses são dos que mais utilizam alguns dos tipos de medicamentos com influência mais negativa para as capacidades necessárias a uma condução segura, pelo que se torna importante regulamentar de forma clara as condições em que os seus utilizadores devem ficar e por quanto tempo inibidos de conduzir, bem como quais as responsabilidades de quem prescreve a sua utilização.

9. A fadiga reduz as capacidades para a condução de forma muito importante. Estudos concluem que as consequências de estar 24 horas sem dormir acarretam uma redução nas capacidades necessárias à tarefa da condução equivalentes às proporcionadas pela TAS de 1,0 g/l. Outros dados referem que, na rede transeuropeia, 30% dos acidentes mortais estão directamente ligados a problemas de fadiga. Consideramos da maior importância reforçar a legislação no sentido de controlar a fadiga ao nível dos condutores profissionais e de estudar legislação que responsabilize a condução com fadiga em caso de intervenção em acidentes. Paralelamente, o tema deve ser introduzido obrigatoriamente na educação rodoviária e na formação e avaliação de condutores.
  
10. Garantir que as infra-estruturas rodoviárias são projectadas, construídas e mantidas de acordo com as boas práticas em termos de segurança rodoviária é fundamental para proporcionar as condições necessárias à segurança de todos os tipos de utentes a que se destinam. Assim, torna-se fundamental a elaboração de normas de projecto para os diversos tipos de infra-estruturas rodoviárias (com maior importância e urgência as relativas às vias urbanas), bem como garantir a implementação, em toda a rede viária, de Auditorias de Segurança Rodoviária (aos projectos) e de Inspeções de Segurança Rodoviária (à rede existente). Devemos salientar que existe trabalho concluído desde há muito relativo à implementação das ASR que inexplicavelmente continua sem o devido seguimento. Consideramos que é particularmente importante a exigência de muito rigor no perfil, na competência e na experiência de quem for credenciado como auditor. Igualmente importante é garantir a regular e sistemática identificação e eliminação dos pontos negros, igualmente em toda a rede viária. Devemos salientar que, nomeadamente para este efeito, consideramos que o conceito de ponto negro deve ser o que está de acordo com a definição técnica aceite internacionalmente, que leva em consideração o volume de trânsito no local e a sinistralidade expectável para locais com aquelas características, e não a que vem sendo utilizada nos relatórios de sinistralidade da DGV e mais recentemente da ANSR.
  
11. Os velocípedes são veículos cuja utilização deve ser promovida, quer por motivos ambientais quer por motivos de mobilidade urbana. Garantir a integração em segurança desses veículos leva à reflexão de qual o modelo de integração que deve ser seguido e como transpô-lo para a legislação. Assim, propõe-se que, sobretudo no âmbito da possível elaboração do citado “código da rua” se redefinam as obrigações de cedência de passagem, os locais por onde podem e por onde devem circular, o acesso à sua condução na via

pública, as penas aplicáveis, a responsabilidade civil, os equipamentos de segurança que devem utilizar, os seguros que devem possuir, etc.

12. A visibilidade dos diversos utentes durante a noite é condição fundamental para a sua segurança. Alguns dos tipos de utentes são mais dificilmente visíveis do que outros, pelo que se torna muito importante aumentar a sua visibilidade. Referimo-nos sobretudo aos peões, aos veículos de 2 rodas (particularmente aos velocípedes) e aos veículos pesados de mercadorias. Julgamos que tais utentes devem ser objecto de obrigatoriedade da utilização de material retrorreflector que seja eficaz, tornando-os visíveis para os outros utentes.
13. A punição dos infractores é matéria da maior importância para a credibilização da legislação infringida. Deve ser globalmente reavaliado todo o processo, desde a definição das penas para cada infracção praticada, aos trâmites processuais, no sentido de se conseguir a aplicação das sanções de forma mais rápida, mais consistente e mais pedagógica.
14. As rotundas constituem um importante instrumento no ordenamento do trânsito e na melhoria da segurança rodoviária, tanto nas situações em que funcionam como intersecções de nível (em substituição dos cruzamentos e entroncamentos), como quando funcionam como simples medidas de acalmia de trânsito com o objectivo de obter reduções da velocidade praticada. As normas de circulação nas rotundas devem ficar mais claras, sendo de destacar a norma relativa à proibição da utilização da faixa exterior, excepto no troço imediatamente interior à saída pretendida. É muito frequente que este preceito seja violado por condutores que circundam toda a rotunda pela faixa exterior, proporcionando a ocorrência muito frequente de acidentes, pelo que julgamos que esta norma deva constar de forma explícita no texto do CE, e que a infracção seja considerada contra-ordenação grave com a correspondente inibição de conduzir.
15. É frequente a existência de casos em que o estacionamento em 2ª fila leva a situações delicadas de segurança rodoviária, quer directamente por redução da visibilidade para diversos tipos de utentes e por obrigar a manobras bruscas inesperadas, quer indirectamente, por dificuldades criadas à mobilidade com consequências ao nível da instabilidade dos comportamentos dos diversos tipos de utentes. Assim, consideramos igualmente ser de considerar um conjunto de situações em que o estacionamento em 2ª fila deva ser considerado como contra-ordenação grave com a correspondente inibição de conduzir.

16. É consensual, do ponto de vista médico, que as crianças devem ser transportadas até o mais tarde possível de costas para o trânsito, particularmente até aos 3 anos de idade. Assim, consideramos que, de acordo com a disponibilidade de equipamento apropriado a essa forma de transporte, deve ser considerada a sua autorização, e numa segunda fase a sua obrigação, dependendo da disponibilidade dos equipamentos necessários no mercado, em condições económicas aceitáveis.

NOTA FINAL IMPORTANTE – Consideramos ainda da maior importância alterar o actual documento de recolha de informação estatística de acidentes, nomeadamente com a introdução da localização exacta da ocorrência (através de coordenadas geográficas) e da introdução de uma matriz que defina de forma esquemática, mas inequívoca o tipo de acidente e a direcção e situação de cada um dos intervenientes (veículos e peões).