Projeto de Resolução n.º 1273/XVII/2.ª

Por uma política de micomobilidade mais segura, garantindo o acesso a capacete a quem se desloca em velocípedes e em veículos de micromobilidade elétrica

Exposição de motivos

A mobilidade urbana portuguesa mudou de forma acelerada na última década. A bicicleta convencional, a bicicleta com assistência elétrica, os monociclos, a trotinete elétrica e outros dispositivos equiparados a velocípedes passaram a integrar uma parte substancial das deslocações quotidianas, sobretudo em percursos mais curtos, na ligação entre a casa, o trabalho, a escola e a rede de transportes públicos. O Estado tem acompanhado e impulsionado esta transformação, quer através da Estratégia para a Mobilidade Ativa Ciclável, quer através dos incentivos do Fundo Ambiental à aquisição de bicicletas convencionais, elétricas e de carga.

O aumento da mobilidade alternativa contribui para a redução de emissões e ruído, para o alívio do custo das deslocações, para a libertação de espaço público e, no caso da mobilidade ativa, produz ganhos de saúde consideráveis. Não obstante os benefícios que traz, é relevante olhar também para os aspetos relacionados com a segurança rodoviária que este novo paradigma de mobilidade introduz, bem como para a particular vulnerabilidade de quem circula neste tipo de veículos. Por não possuírem carroçaria, zonas de deformação ou sistemas de retenção, deixam os seus utilizadores mais expostos em caso de queda ou colisão, absorvendo diretamente a energia do impacto.

Um relatório do Fórum Internacional de Transportes[1] indica que a maioria dos sinistros com trotinetes elétricas não envolvem outro utente na via, resultando principalmente de quedas, embates com obstáculos físicos ou de perdas de controlo. Revela também que estes utilizadores chegam aos hospitais com uma proporção de lesões na cabeça e face superior à dos ciclistas, num contexto em que a utilização de capacete entre os acidentados é residual. O mesmo relatório alerta para o caráter particularmente duradouro do trauma e para as complicações neurológicas associadas no caso de lesões cranianas.

No contexto português, os dados que têm vindo a público relativamente à sinistralidade associada a velocípedes justificam uma preocupação acrescida com a segurança dos seus utilizadores. No relatório Anual de Sinistralidade de 2024, a Autoridade Nacional de

[1] https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/safer-micrombility-technical-report.pdf

Segurança Rodoviária identificou nos velocípedes o maior crescimento acumulado entre os veículos envolvidos em acidentes com vítimas, com um aumento de 52,2% em comparação com 2019. Relativamente às trotinetes com motor, a Guarda Nacional Republicana registou 547 acidentes em 2023 e 706 em 2024, totalizando mais de 1900 acidentes num período de sete anos, dos quais resultaram 10 vítimas mortais, 88 feridos graves e 1442 feridos leves.

Relativamente ao enquadramento legal, o Código da Estrada, nos termos do artigo 112.º, equipara a velocípedes as bicicletas com motor auxiliar cuja assistência é interrompida aos 25 km/h, bem como as trotinetas com motor elétrico e os demais dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores, dentro dos limites de potência e velocidade aí estabelecidos. O n.º 3 do artigo 82.º impõe o uso de capacete aos condutores e passageiros de ciclomotores, motociclos, triciclos e quadriciclos. No entanto, o n.º 5 do mesmo artigo que incluía os velocípedes com motor e as trotinetas terá sido revogado pelo Decreto-Lei n.º 102-B/2020, de 9 de dezembro. Destarte, não existe hoje uma obrigação geral de uso de capacete para quem circula nos veículos mencionados.

Para além disso, parece não existir uma qualquer política pública que incentive e facilite a sua aquisição ou utilização. É este o vazio que o PAN pretende colmatar com o presente Projeto de Resolução. Propõe-se, portanto, que o Estado tenha um papel mais ativo no incentivo à aquisição e na disponibilização de capacete para quem se desloca em velocípedes e em veículos de mobilidade elétrica, através de comparticipação, de disponibilização gratuita em meio escolar, e de articulação com os municípios e com os operadores de sistemas partilhados para que sejam criadas soluções especificamente para micromobilidade partilhada.

As evidências científicas são elucidativas no que toca aos benefícios reais da utilização de capacete. O capacete atua reduzindo a energia transmitida à cabeça em determinados tipos de impacto, e estudos associam o seu uso a uma redução significativa na probabilidade de lesões cranianas, lesões cranianas graves e ainda lesões cranianas fatais. Ainda assim, é inquestionável que o porte de capacete pelos utilizadores não resolve os restantes riscos a que estes estão sujeitos nas suas deslocações, e que passam por outras medidas estruturais que devem ser tomadas. Por conseguinte, o capacete deve ser entendido apenas como uma pequena parte integrante de uma política de segurança rodoviária abrangente.

O momento parlamentar em que esta iniciativa surge pode vir a revesti-la de acrescida relevância. O projeto de lei n.º 622/XVII/1.ª do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata propõe consagrar a obrigatoriedade do uso de capacete e de vestiário refletor para os utilizadores de veículos de micromobilidade elétrica. A iniciativa que apresentamos é autónoma e não está condicionada pelo sentido de voto que venha a recair sobre o diploma

supramencionado, pois entendemos que é fundamental que o Estado incentive o acesso a equipamento de proteção independentemente da sua obrigatoriedade legal.

Ainda assim, importa clarificar que a aprovação daquele projeto tornaria estas medidas mais urgentes e não menos. Nos poucos países que optaram pela imposição legal de uso de proteção, como a Austrália e a Nova Zelândia, o resultado documentado foi um declínio acentuado e duradouro na utilização da bicicleta[2]. Uma imposição que recaia sobre pessoas que não possuem capacete, que não o transportam consigo no dia a dia, e que recorrem a sistemas partilhados precisamente pela sua imediatez leva ou à sanção ou ao abandono do meio de transporte. A redução do custo e a disponibilização do equipamento poderão, por isso, vir a ser condição de eficácia de qualquer regra que venha a ser aprovada.

Nestes termos, a abaixa assinada Deputda Única Representante do PESSOAS-ANIMAIS-NATUREZA, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, propõe que a Assembleia recomende ao Governo que:

1. **Crie uma comparticipação para a aquisição de capacete certificado destinado a utilizadores de velocípedes, de velocípedes com motor, de trotinetas com motor elétrico e de outros dispositivos equiparados a velocípedes nos termos do artigo 112.º do Código da Estrada.**
2. **Desenvolva, em articulação com a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, os Municípios e a Direção-Geral de Educação, um programa de disponibilização gratuita de capacetes certificados a crianças e jovens em idade escolar.**
3. **Promova, em conjunto com os municípios e dos operadores de sistemas de bicicletas e trotinetes partilhadas, a inclusão de mecanismos de disponibilização de capacetes aos utilizadores serviços de micromobilidade partilhada, acompanhados de soluções de higienização e de armazenamento, bem como a prestação de informação sobre segurança rodoviária no momento do aluguer.**
4. **Acompanhe estas medidas de uma campanha de sensibilização para a utilização de capacete por parte de quem se desloca em velocípedes e em veículos de micromobilidade elétrica.**

Palácio de São Bento, 18 de setembro de 2026,

[2] Carpenter, C., & Stehr, M. (2010). Intended and Unintended Effects of Youth Bicycle Helmet Laws. *National Bureau of Economic Research Working Paper Series*, No. 15658

Representação Parlamentar

A deputada,

Inês Sousa Real