

Projecto de Lei n.º 528/XV/1.^a

Estabelece as regras aplicáveis à utilização de dispositivo de bloqueio da ignição sensível ao álcool por automóveis utilizados para transporte coletivo de crianças e jovens, alterando a Lei n.º 13/2006, de 17 de abril

Exposição de motivos

Os dados mais recentes do Serviço de Intervenção nos Comportamentos Aditivos e nas Dependências/ Instituto para os Comportamentos Aditivos e as Dependências sobre a situação do nosso país em matéria de álcool, dizem-nos que Portugal tem um consumo médio de 12,1 litros de álcool puro por habitante ao ano, o que fazia do nosso país em 2019 um dos países com o consumo per capita de álcool mais elevado no mundo e que surge em completo contraciclo com a tendência verificada na Europa. O Relatório Anual 2022 - A situação do país em matéria de álcool, divulgado pela mesma entidade, revela ainda que nesse ano o número de pessoas que iniciaram tratamento por problemas relacionados com álcool subiu para 4.867 (1546 de utentes readmitidos e 3321 de novos utentes), o valor mais alto registado nos últimos 10 anos.

Um dos domínios o consumo excessivo do álcool se faz sentir no nosso país é o da sinistralidade rodoviária. Dados do Instituto de Medicina Legal e Ciências Forenses, revelam que desde 2014 o impacto do álcool na sinistralidade mortal tem vindo a aumentar. No período de 2016 a 2018, 6,1% do total de acidentes rodoviários envolveram pelo menos um condutor com TAS > a 0,5g/l, resultando daí 20,9% do total de vítimas mortais registadas e 14,6% do número total de feridos graves naquele período. Em 2019, a maioria dos condutores que perdeu a vida na estrada estava sóbria ou dentro dos limites legais do consumo de álcool, mas em 37% dos casos esse

limite tinha sido ultrapassado, e a grande maioria tinha bebido além do tecto máximo de 1,2 g/l, o limite para ser considerado crime.

Um estudo do Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade de Lisboa elaborado em 2022 para a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, estima que os acidentes de viação registados em Portugal no ano de 2019 tenham tido um custo económico e social para o país estimado em 6 422,9 milhões de euros, o equivalente a mais de 3% do PIB do país e a 69% das despesas do Estado em saúde nesse ano.

Uma das estratégias para prevenir a sinistralidade rodoviária derivada do consumo de álcool e de fomentar a segurança rodoviária poderá passar pelo bloqueio da ignição por alcoolémia através de ferramentas largamente testadas como os sistemas de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool (sistemas Alcolock). Esta é uma tecnologia ligada aos circuitos eléctricos e de comando do veículo que, com uma lógica preventiva e assente na reabilitação, exige que o condutor faça um teste de detecção da taxa de álcool no sangue através do ar expirado, que bloqueia a ignição do veículo se for detectada a presença de álcool no sangue superior a um valor-limite ou se o condutor não fizer o teste. Em regra, esta é uma tecnologia instalada no mercado pós-venda e não interfere com o bom funcionamento do veículo, nem com a sua segurança.

A utilização destes dispositivos como medida de promoção de segurança rodoviária tem sido uma tendência dominante na Europa. Em França, na Polónia, na Finlândia, na Bélgica, nos Países Baixos, em Itália, na Suécia, na Lituânia e na Dinamarca existem actualmente programas de reabilitação de condutores reincidentes assentes na exigência da utilização de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool em lugar de medidas mais punitivas, e na Irlanda esta é uma hipótese que está a ser estudada por um Grupo de Trabalho criado pelo Governo. A instalação destes dispositivos é obrigatória em França, desde 2012, para os veículos de transporte de passageiros e de mercadorias, na Noruega, desde 2019, para alguns veículos de transporte de passageiros, e em Espanha, desde 2022, para os veículos de transporte de passageiros.

Estes dispositivos têm-se revelado uma estratégia eficaz nos diversos países onde foram adoptados de forma generalizada. Um estudo de 2013¹, olhando para o exemplo da Finlândia, revela que estes dispositivos tinham evitado pelo menos 12 mil casos de condução sob o efeito de álcool (mais de 0,5 g/l, o limite legal em vigor naquele país). Alguns estudos, nomeadamente do UK Department for Transport, apontam estes dispositivos como mais eficazes na prevenção da reincidência comparativamente com medidas mais punitivas (como a apreensão de carta) – dados de 2004 apontam para uma redução da reincidência entre os 28% e os 65% - e para a maior eficácia da sua instalação a título permanente.

Atendendo aos dados que apontam para eficácia destes dispositivos e procurando tornar a sua utilização mais simples e mais barata, o artigo 6.º do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho estabeleceu que os novos veículos automóveis das categorias M e N (i.e. veículos concedidos, respectivamente, para o transporte de passageiros e de mercadorias) vendidos a partir do dia 7 de Julho de 2024 têm de ser entregues com a pré-instalação destes dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool nesses veículos. Por seu turno, o Regulamento Delegado (UE) 2021/1243 da Comissão de 19 de Abril de 2021 que complementa o Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, clarificou esta obrigação por via do estabelecimento de regras pormenorizadas relativas à pré-instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool.

Não obstante o exposto e de esta ser uma matéria que vem sendo estudada há mais de uma década pelas entidades que actuam no âmbito da segurança rodoviária, a verdade é que estes são dispositivos com uma utilização muito reduzida no nosso país nos veículos de transporte de mercadorias e de transporte de passageiros (sendo que a maioria das empresas que actuam nestes domínios tem optado pela adopção de sistemas de detecção aleatória – que, embora possa ter um efeito dissuasor, se revela

¹ Vehmas, A., & Loytty, M. (2013), Effectiveness and Impact of Alcohol Interlock-controlled Driving Rights. Helsinki: Finnish Transport Safety Agency.

menos eficaz dado que um condutor pode não estar referenciado para a testagem e estar sob efeito de substâncias psicoactivas).

Face a estas novas exigências da legislação europeia e ao potencial forte impacto que a implementação dos sistemas de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool poderá ter na redução dos acidentes de trânsito relacionado com álcool, para o PAN é essencial que se procure alinhar o nosso país com as melhores práticas internacionais nesta matéria.

Daí que com a presente iniciativa o PAN proponha uma alteração ao Regime Jurídico do Transporte Coletivo de Crianças e Jovens, aprovado pela Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, que os automóveis utilizados no transporte de crianças, matriculados em Portugal a partir do dia 1 de janeiro de 2026, passem a ter de estar equipados com um dispositivo de bloqueio da ignição sensível ao álcool devidamente homologado, na aceção e nos termos do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, e do Regulamento Delegado (UE) 2021/1243 da Comissão de 19 de Abril de 2021.

Pelo exposto, e ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a abaixo assinada Deputada Única do PESSOAS-ANIMAIS-NATUREZA, apresenta o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei procede à sétima alteração à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, que aprova o Regime Jurídico do Transporte Coletivo de Crianças e Jovens, alterada pela Lei n.º 17-A/2006, de 26 de maio, pelo Decreto-Lei n.º 255/2007, de 13 de julho, pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 101/2021, de 19 de novembro, pelo Decreto-Lei n.º 74-A/2023, de 28 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 57-B/2024, de 24 de setembro.

Artigo 2.º

Alteração à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril

Os artigos 5.º e 19.º da Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

[...]

1 - [...].

2 - A licença a que se refere o número anterior é emitida, ou renovada, após inspeção específica realizada pela Direcção-Geral de Viação (DGV) que ateste o cumprimento das condições de segurança estabelecidas nos artigos 11.º, 12.º, 13.º, 13.º-A e 14.º

3 - [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...].

4 - [...].

5 - [...].

6 - [...].

Artigo 19.º

[...]

1 - [...].

2 - [...].

3 - [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

- h) [...];
- i) [...];
- j) [...];
- l) [...];
- m) [...];
- n) [...];
- o) [...];
- p) [...];
- q) [...];
- r) A falta de dispositivo de bloqueio da ignição sensível ao álcool, nos termos do artigo 13.º-A

4 - [...].

5 - São contra-ordenações graves as previstas nas alíneas f), g), i), j), l), m), p), q) e r) do n.º 3 do presente artigo.

6 - [...].»

Artigo 3.º

Aditamento à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril

É aditado o artigo 13.º-A à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, com a seguinte redação:

«Artigo 13.º-A

Dispositivo de bloqueio da ignição sensível ao álcool

Os automóveis utilizados no transporte de crianças, matriculados em Portugal a partir do dia 1 de julho de 2026, devem estar equipados com um dispositivo de bloqueio da ignição sensível ao álcool devidamente homologado, na aceção e nos termos do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, e do Regulamento Delegado (UE) 2021/1243 da Comissão de 19 de abril de 2021.»

Artigo 6.º

Entrada em vigor



A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Assembleia da República, Palácio de São Bento, 07 de fevereiro de 2022

A Deputada,

Inês de Sousa Real