



A aplicação de sanções aos comportamentos de risco na condução rodoviária, a nível europeu

A Diretiva n.º 2011/82/EU encontra-se em fase de transposição para os ordenamentos internos dos estados-membros da EU. Foram identificados os comportamentos alvos para a segurança rodoviária no espaço da EU. A vertente segura desses comportamentos será promovida e a vertente de risco será sancionada, tendo em conta que o mesmo condutor terá a mesma sanção independentemente do país onde conduzir.

A melhoria da segurança rodoviária é um objetivo fulcral da política de transportes da União Europeia.

A promoção da segurança rodoviária tem o objetivo de continuar a reduzir o número de mortos e feridos, bem como de danos materiais, que o sistema rodoviário regista anualmente.

Os esforços desenvolvidos, bem como os resultados obtidos, permitem afirmar que muito se pode continuar a fazer para melhorar o comportamento dos indivíduos.

As ações que visam atuar sobre o comportamento são muito diversas; os meios tecnológicos de comunicação entre a infraestrutura e o veículo e de assistência à condução, que alertam o condutor para os perigos ou atuam quando o risco aumenta, a conceção da infraestrutura rodoviária de forma que o condutor a percecion e compreenda, o aumento da capacidade do utente para prever, identificar e reduzir o risco, o aperfeiçoamento do sistema legal, etc.

A montante e a jusante da aplicação da sanção, há que assinalar um conjunto de atividades inerentes ao funcionamento do sistema rodoviário, que visam integrar os indivíduos, dando-lhes conhecimentos, munindo-os de ferramentas que lhes permitam, em cada momento, identificar os riscos, de modo que possam, por si, adotar, as atitudes e os comportamentos

que contribuam para a segurança de todos os utilizadores do sistema rodoviário, incluindo a sua.

A gestão do sistema rodoviário apresenta uma assinalável complexidade que resulta do número de indivíduos que o compõem, que se reconduz à generalidade da população, oriunda de grupos sociais e meios geográficos diferentes, com idades compreendidas desde a infância até à senectude, que se integram no sistema de formas diferentes, que mudam de qualidade de um momento para o outro, por exemplo, como gestor ou observador (investigador), utilizador ou fiscalizador, como condutor ou peão, ciclista ou utente de transporte público, em trabalho ou lazer, portanto, com um conjunto vasto de perceções, de entendimentos, de sentimentos, de emoções e de intenções.

Acresce que, não obstante a existência de algumas convenções internacionais, cada país, cada região ou província, conforme a organização administrativa adotada, tem os seus serviços encarregados de gerir o trânsito e os transportes, com a aplicação de regras específicas, de acordo com as respetivas culturas organizacionais, objetivos traçados e meios humanos, técnicos e materiais disponíveis.

Importa, ainda, assumir que o processo de perceção do risco não é objetivo e difere consoante as pessoas, em resultado não só das experiências vividas e das competências adquiridas, mas também por força da sua estrutura mental e da sociedade em

que se inserem, do ambiente rodoviário com que habitualmente convivem e da posição em que se encontram em cada momento. Alguns indivíduos são mais propensos ao risco do que outros, umas sociedades valorizam o risco enquanto outras, censuram os comportamentos de risco. É que, mesmo o reconhecimento do bom desempenho, através, por exemplo, da redução dos prémios (preço) de seguro, da atribuição de pontos nalguns sistemas de carta por pontos, ou da possibilidade de suspensão da execução das sanções, ou atenuação da sua gravidade, não têm a mesma atratividade para todos.

Vem isto a propósito da publicação da Diretiva n.º 2011/82/UE, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações, entre Estados-membros da União Europeia (UE), relativas a infrações às regras de trânsito, relacionadas com a segurança rodoviária, através da instituição de um sistema de troca de informações, relativo a infratores, entre as autoridades nacionais.

Esta Diretiva visa um conjunto de regras de trânsito, selecionadas com base na sua relação com a segurança rodoviária, isto é, teve-se em conta a influência que as ações e omissões em que tais infrações consistem têm na ocorrência e na gravidade dos acidentes rodoviários.

Partindo do estudo da dinâmica e do funcionamento do sistema rodoviário, tendo em atenção o seu fim, foram identificados os comportamentos que



mais contribuem para frustrar a expectativa e o direito de todos os que iniciam uma deslocação, que consiste em chegar, em devido tempo, de forma segura e cómoda, com os seus pertences, ao destino. Portanto, os objetivos de prevenção geral e de prevenção especial, que se prosseguem com o estabelecimento de sanções, funcionam agora, com algumas especialidades, nos estados-membros da UE, relativamente às infrações mais importantes do ponto de vista da segurança rodoviária.

A Diretiva aplica-se a um conjunto de infrações em que, se incluíram, desde o início, o excesso de velocidade, o desrespeito da obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito, a não utilização do cinto de segurança e a condução sob influência do álcool. A estas infrações foram acrescentadas as relativas à condução sob a influência de substâncias psicotrópicas, ao não uso do capacete, à circulação numa faixa proibida e à utilização ilegal do telemóvel durante a condução.

Estima-se que o desrespeito por estas normas de trânsito seja causa de três quartos das mortes nas estradas europeias, isto é, o *feedback*, a análise baseada, na informação estatística recolhida, analisada depois em estudos, vem demonstrando que, se se evitarem as causas dos comportamentos em que consistem as referidas infrações, melhora-se a segurança da "organização", do sistema rodoviário

europeu.

É, por isso, que a formação e as campanhas de segurança rodoviária alertam para os riscos advenientes de certos comportamentos, dando-os a conhecer, de molde a que as pessoas sejam capazes de identificar, por si, as situações que as expõem a níveis de risco mais elevados.

A Diretiva cria um novo sistema de troca de informações entre os Estados-membros da UE, o que justifica algumas cautelas assumidas pelo legislador, designadamente, a avaliação *ex-post*.


Trata-se de garantir que, na fase de execução, se monitoriza, se recolhe e analisa a informação adequada a verificar a perceção das pessoas, de molde a – com respeito pelo princípio da proporcionalidade – maximizar o desempenho do sistema rodoviário, permitindo a consolidação das ações desenvolvidas e dos seus resultados.

A Diretiva, na fase de transposição para os ordenamentos internos dos estados-membros da UE, em que se encontra, transmite já aos condutores que existe um novo sistema de troca de informações, para que estes apreendam e interiorizem o aumento da probabilidade de serem sancionados e, em consequência, sejam direcionados a alterar a sua forma de conduzir, os seus comportamentos no estrangeiro, uma vez que, depois de transposta, haverá condições para uma aplicação efetiva e contínua das sanções aos infratores, onde quer que se encontrem

Comportamentos alvo:

- Excesso de velocidade;
- Desrespeito da obrigação de parar, imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito;
- Não utilização do cinto de segurança;
- Condução sob influência do álcool;
- Condução sob a influência de substâncias psicotrópicas;
- Não uso do capacete;
- Circulação numa faixa proibida;
- Utilização ilegal do telemóvel durante a condução.

no espaço da UE.

Tal mensagem, devidamente explicada e publicitada, claramente transmitida pelo emissor e decodificada pelo recetor, pode ter efeitos no comportamento dos condutores, com a consequente continuação da baixa dos índices de sinistralidade. Crê-se que, a eficácia dos sistemas sancionatórios nacionais, aumentada pelo sistema de troca de informações, ora instituído, poderá ser causa de uma diminuição de 350 a 400 mortes, por ano, por acidentes rodoviários, no espaço da UE. 

Bibliografia

Barros, I. (2010). *Psicologia na Engenharia de Segurança, Comunicação e Treinamento*. Curso de Especialização – Engenharia de segurança do trabalho. INJPE. Acedido em <http://pt.scribd.com/doc/64021596/Apostila-Psicologia>

Diretiva 2011/82/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Outubro de 2011, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, in *Jornal Oficial da União Europeia*, L 288 de 5.11.2011, p. 1—15.