



Contributo e recomendações da MUBi para o Relatório da Prova Prática do Exame de Condução

Com o objectivo de convergência na presente década da utilização da bicicleta em Portugal com a média do resto da Europa, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019¹, que aprovou a **Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030** (ENMAC 2020-2030), estabeleceu as seguintes metas:

- quota modal de viagens em bicicleta no território nacional de 3% até 2025 e de 7,5% até 2030;
- quota modal de viagens em bicicleta nas cidades portuguesas de 4% até 2025 e de 10% até 2030;
- redução da sinistralidade rodoviária de ciclistas em 25% até 2025 e em 50% até 2030;

antevendo-se nos próximos anos um crescimento significativo do recurso a este modo de transporte e da presença e circulação de utilizadores de bicicleta nas vias públicas, em particular em meios urbanos. A **Assembleia da República**, através da Resolução n.º 29/2019², veio recomendar ao Governo, entre outras medidas, o reforço das acções de sensibilização sobre cidadania rodoviária e proteção dos utilizadores mais vulneráveis, nomeadamente em escolas e na obtenção da carta de condução. Tendo também em conta que a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária se encontra a desenvolver o **Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030**³, a MUBi apresenta as recomendações a seguir expostas para a actualização do Relatório da Prova Prática do Exame de Condução, no âmbito do processo de consulta pública.

AVALIAÇÃO GLOBAL - Causas de Reprovação

A primeira alínea desta secção do Relatório deverá corresponder ao disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 60.º da versão actual do Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC), alterado com o Decreto-Lei n.º 102-B/2020⁴:

¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019: Aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030

<https://dre.pt/pesquisa/-/search/123666113/details/maximized>

² Resolução da Assembleia da República n.º 29/2019: Recomenda ao Governo a adoção de medidas que visem a redução do risco rodoviário sobre os utilizadores vulneráveis

<https://dre.pt/home/-/dre/119847705/details/maximized>

³ Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Visão Zero 2030.

<https://visaozero2030.pt/>

⁴ Decreto-Lei n.º 102-B/2020: Altera o Código da Estrada e legislação complementar, transpondo a Diretiva (UE) 2020/612

<https://dre.pt/home/-/dre/150757538/details/maximized>

O exercício da condução de modo a pôr em causa a segurança do veículo, dos seus passageiros ou de outros utentes da via pública

Grelha de Avaliação

Domínio “Segurança na condução”

No primeiro quadro da “Grelha de Avaliação”, no domínio “Segurança na condução”, o campo “*Peões e outros utilizadores de modos suaves de mobilidade*” deverá passar a **referir explicitamente utilizadores de bicicleta**. Propomos, assim, a seguinte redacção:

Peões, utilizadores de bicicleta e outros utilizadores de modos activos e suaves de mobilidade

Também neste domínio, e tendo em consideração o estipulado pelo n.º 1 do artigo 24.º do Código da Estrada⁵ e a ordem de prioridades nele estabelecida, consideramos que o campo “*Adequação da velocidade às condições da via e climatéricas*” deverá passar a indicar a **presença ou aproximação de utilizadores vulneráveis como requisito fundamental para a moderação da velocidade**. Propomos, portanto, a seguinte redacção para este campo:

Adequação da velocidade à presença ou aproximação de utilizadores vulneráveis, às características e estado da via e às condições climatéricas

Domínio “Regras e sinalização”

É de vital importância que os novos condutores de veículos motorizados tenham adquirido conhecimentos práticos das regras específicas em relação aos utilizadores vulneráveis, e demonstrem ser capazes de os aplicar e utilizar em todas as circunstâncias previstas no Código da Estrada (CE), sendo particularmente importante o cumprimento das regras de

⁵ Código da Estrada

Artigo 24.º n.º 1: “O condutor deve regular a velocidade de modo a que, atendendo à presença de outros utilizadores, em particular os vulneráveis, às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.”

https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=349&tabela=leis

ultrapassagem a velocípedes⁶ (artigo 38.º do CE) - nomeadamente o abrandamento da velocidade, a ocupação da via adjacente e a salvaguarda da distância lateral mínima de segurança de 1,5 m - e também a salvaguarda da distância de pelo menos 1,5 m na passagem de peões que circulem ou se encontrem na berma (artigo 38.º do CE) e entre um veículo motorizado e um velocípede que transite na mesma faixa de rodagem (artigo 18.º do CE). Consideramos, por isso, que o domínio “Regras e sinalização” deverá passar a incluir um campo relativo às **regras específicas de protecção da segurança dos utilizadores vulneráveis**.

Neste domínio, consideramos, ainda, que campo “*Zonas de coexistência e vias reservadas a outros veículos*” deverá passar a incluir também **Zonas 30**⁷, e propomos a seguinte redacção:

Zonas de coexistência, Zonas 30 e vias reservadas a outros veículos

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

Apartado 2558, EC Praça do Município, 1114-001 Lisboa

<https://mubi.pt/> geral@mubi.pt

3 de Maio de 2021

⁶ À MUBi chegam frequentemente relatos de nossos associados e outros utilizadores de bicicleta sobre situações de incumprimento do Código da Estrada por parte de carros de escolas de condução na ultrapassagem a velocípedes.

⁷ Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2019), Manual de apoio à implementação de Zonas 30.

<http://www.ansr.pt/Legislacao/RegulamentoSinalizacaoTransito/RegulamentoSinalizacaoTransito/Manual%20Zonas%2030.pdf>