

## *Memorando*

# **ACAP e FMP apresentam a sua posição sobre sinistralidade com motos**

A ACAP – Associação Automóvel de Portugal, em representação das empresas do sector do comércio de motociclos, e a FMP - Federação de Motociclismo de Portugal, em representação dos motociclistas, vêm esclarecer que, apesar de se ter verificado um crescimento do número de acidentes com vítimas mortais em veículos de duas rodas a motor face ao período homólogo de 2016, o mesmo não se traduziu num aumento da taxa de sinistralidade, nem que existe uma relação de causalidade entre a Lei das 125cc e o aumento do número de vítimas, pelas seguintes razões:

1. A Lei das 125cc (Lei nº 78/2009), aprovada por unanimidade na Assembleia da República, resultou da transposição da Directiva nº 91/439/CEE, tendo sido Portugal um dos últimos países a adoptá-la, em Agosto de 2009, ou seja, dezoito anos depois da publicação da Directiva e que passou a ser aplicável apenas a condutores detentores da Carta B (automóveis) com idade igual ou superior a 25 anos.

1

A própria Prevenção Rodoviária Portuguesa defendeu a transposição da Directiva.

2. Desde essa altura, e ao inverso do que tem sido afirmado, a taxa de sinistralidade tem diminuído de forma constante e sistemática.
3. Os dados estatísticos disponíveis não evidenciam que o aumento do número de acidentes com vítimas mortais ocorra no segmento dos motociclos até 125 cm<sup>3</sup>, representando estes uma pequena percentagem do número total de mortes.
4. Segundo dados da GNR, referentes ao ano de 2017, os acidentes mortais com ciclomotores ascenderam a 31 e com motociclos até 125cc de cilindrada foram 15. Por outro lado, os acidentes mortais com motociclos de cilindrada superior a 125cc foram 58. Complementarmente, os dados da ANSR, referentes a Novembro, de vítimas mortais a 24 horas, indicam 31 vítimas mortais nos ciclomotores, 18 vítimas nos motociclos até 125 cc e 69 nos de cilindrada superior.

Por aqui se pode, desde já, constatar que a esmagadora maioria dos acidentes mortais se verificou com motociclos em que é obrigatória a habilitação de condução.

Por outro lado, nesta análise é importante salientar que as vendas de motociclos até 125cc representam 60% do mercado.

5. O aumento do número de vítimas mortais em 2017 envolvendo os veículos de duas rodas a motor deve-se, essencialmente, ao chamado "efeito estatístico de base", ou seja, decorre do facto de o período homólogo de 2016, que serve de base de comparação, ter sido o mais baixo de sempre.
6. O parque e o tráfego de motociclos cresceram significativamente nos últimos anos, acompanhando a tendência registada na Europa de procura de veículos dotados de maior mobilidade, economia e contributo para a descarbonização.
7. Apesar do aumento da circulação de motociclos, o número de vítimas mortais em percentagem do parque circulante tem vindo sistematicamente a diminuir nos últimos anos e este dado é que é importante.
8. O número de vítimas mortais em percentagem do total de acidentes envolvendo veículos de duas rodas com motor tem vindo a reduzir-se significativamente, tendo passado de 3% entre 2000 e 2005, para 2% entre 2006 e 2014, e, finalmente, para 1% entre 2015 e 2017.
9. Salientamos também as actuais características dos motociclos com 125cc de cilindrada, que são veículos modernos, limitados a 11 kW (15 cv) de potência, que cumprem os mais exigentes critérios em matéria ambiental e de segurança (sistemas de travagem ABS e UBS).
10. Estes veículos contribuem para a redução das emissões de CO<sub>2</sub>, para uma melhor mobilidade dos cidadãos, bem como para uma melhor gestão dos espaços urbanos, designadamente do tráfego e do estacionamento, por parte das autarquias.
11. A ACAP e a FMP concordam, no entanto, que a sinistralidade rodoviária é um flagelo que deverá ser combatido e, nesse sentido, propõem as seguintes medidas:
  - Formação cívica com enfoque na prevenção rodoviária que deverá iniciar-se no primeiro ciclo de escolaridade.
  - Assegurar uma adequada manutenção das infraestruturas rodoviárias.
  - Incentivos ao abate de veículos em fim de vida com idade superior a 10 anos.
  - Mobilidade urbana e interurbana fomentando a criação de melhores condições nas cidades para os utilizadores de motociclos.
  - Sensibilização/consciencialização dos automobilistas através de campanhas de informação.
  - Maior exigência no ensino nas escolas de condução, com formação adequada e de qualidade para os condutores de motociclos que pretendam passar para os escalões acima: A2 e A.