
RECOMENDAÇÕES PARA UMA FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA EFICIENTE

PROGRAMA IBERO- AMERICANO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA/OISEVI

Estas recomendações foram aprovadas na VIII Assembleia Geral do Observatório Ibero-americano de Segurança Rodoviária (OISEVI), que teve lugar em Madrid nos dias 6-8 de maio de 2019.

Conteúdo

RESUMO DOS PRINCÍPIOS.....	3
RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES.....	4
1. Antecedentes	5
2. Princípios gerais	7
3. Recomendações acerca de ações comuns.....	9
4. Recomendações acerca de ações específicas	11
4.1. Fiscalização do consumo de álcool e de outras drogas na condução.....	11
4.2. Fiscalização do excesso de velocidade.....	12
4.3. Fiscalização da não utilização do capacete, cinto de segurança e de sistemas de segurança.	13
4.4. Fiscalização das distrações.....	14

RESUMO DOS PRINCÍPIOS

Estes constituem os princípios recomendados para um sistema de fiscalização rodoviária eficiente:

- 1) PRINCÍPIO DO PLANEAMENTO.
- 2) PRINCÍPIO DA TRANSPARÊNCIA E INFORMAÇÃO PÚBLICA.
- 3) PRINCÍPIO DA VISÃO INTEGRAL.
- 4) PRINCÍPIO DA EFICÁCIA.
- 5) PRINCÍPIO DA LEGALIDADE.
- 6) PRINCÍPIO DA TRAMITAÇÃO ELETRÓNICA.
- 7) PRINCÍPIO DA COBRANÇA ÚTIL.
- 8) PRINCÍPIO DA RACIONALIDADE.
- 9) PRINCÍPIO DA EQUIDADE.
- 10) PRINCÍPIO DA PROPORCIONALIDADE.
- 11) PRINCÍPIO DA UNIVERSALIDADE.
- 12) PRINCÍPIO DA CELERIDADE.
- 13) PRINCÍPIO DA REEDUCAÇÃO.

RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES

1 REALIZAR UMA AUDITORIA DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO QUE DETERMINE A SITUAÇÃO DA APLICAÇÃO DE SANÇÕES EM MATÉRIA DE TRÂNSITO E DE TRANSPORTES	9
2 ELABORAR UMA ESTRATÉGIA DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA (EFV)	9
3 TRANSFERIR PARA OS GOVERNOS E PARA OS SETORES ENVOLVIDOS NO TRÂNSITO E NO TRANSPORTE O PESO E A IMPORTÂNCIA DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO	9
4 POR EM FUNCIONAMENTO UM CENTRO/UNIDADE DE TRAMITAÇÃO NA ÍNTEGRA DAS SANÇÕES GERADAS PELOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS.....	9
5 DESENHAR UM PLANO DE COMUNICAÇÃO PÚBLICA DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO.....	10
6 DAR PRIORIDADE À FISCALIZAÇÃO DAS QUATRO INFRAÇÕES PRINCIPAIS: ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS, SISTEMAS DE PROTEÇÃO, VELOCIDADE E TELEMÓVEL	10
7 ESTUDAR E ANALISAR O TRATAMENTO DOS CONDUTORES REINCIDENTES	10
8 REALIZAR CONTROLOS ALEATÓRIOS DE ÁLCOOL E DE OUTRAS DROGAS. ESTABELECE O OBJETIVO DE QUE O NÚMERO DE CONDUTORES QUE EXCEDEM O LIMITE DE ÁLCOOL EM CONTROLOS ALEATÓRIOS DE ALCOOLEMIA NÃO SUPERE OS 2%.....	11
9 ESTABELECE NA ESTRATÉGIA DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA TAXAS MÁXIMA GERAIS E ESPECÍFICAS DE ALCOOLEMIA, BEM COMO OBJETIVOS QUANTITATIVOS SOBRE OS PRINCIPAIS INDICADORES DE ATIVIDADE E RESULTADO.....	12
10 COMBINAR CONTROLOS FIXOS E MÓVEIS DE VELOCIDADE E ESTABELECE O OBJETIVO DE QUE O NÚMERO DE VEÍCULOS QUE EXCEDEM O LIMITE DE VELOCIDADE EM 40 KM/H NÃO SUPERE 1%	12
11 ESTABELECE NA ESTRATÉGIA DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA OBJETIVOS QUANTITATIVOS SOBRE OS PRINCIPAIS INDICADORES DE FISCALIZAÇÃO DOS EXCESSOS DE VELOCIDADE	13
12 FISCALIZAR A FALTA DE UTILIZAÇÃO DOS SISTEMAS DE PROTEÇÃO E ESTABELECE O OBJETIVO DE QUE O NÚMERO DE CONDUTORES QUE NÃO FAZ USO DOS MESMOS NÃO SUPERE O 10%.....	13
13 ESTABELECE NA ESTRATÉGIA DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA OBJETIVOS QUANTITATIVOS SOBRE OS PRINCIPAIS INDICADORES DE FISCALIZAÇÃO DA FALTA DE USO DOS SISTEMAS DE PROTEÇÃO	14
14 FISCALIZAR AS DISTRAÇÕES E ESTABELECE O OBJETIVO DE QUE O NÚMERO DE ACIDENTES COM VÍTIMAS NOS QUAIS SURJA A DISTRAÇÃO COMO FATOR SEJA INFERIOR A 20%	14
15 ESTABELECE NA ESTRATÉGIA DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA OBJETIVOS QUANTITATIVOS SOBRE OS PRINCIPAIS INDICADORES DE FISCALIZAÇÃO DAS DISTRAÇÕES	15

1. Antecedentes

I.- Os países Ibero-americanos, em diferentes níveis e em diferentes situações, encontram-se a atravessar um importante desenvolvimento no âmbito do trânsito e do transporte. Neste contexto, o crescimento das infraestruturas, do parque de veículos e do grupo dos condutores leva, tradicionalmente, ao crescimento do número de acidentes de trânsito e das consequências dos mesmos. Estima-se que, todos os anos, mais de 110.000 pessoas falecem nos países Ibero-americanos devido a sinistros de viação e muitas outras ficam incapacitadas para o resto da vida, com custos que atingem mais de 2% do PIB dos países. Os acidentes de viação constituem a primeira causa de morte entre os jovens compreendidos entre os 5 e os 44 anos. É uma tragédia que não deve ser aceite, pelo que se impõe a necessidade de a enfrentar com ações efetivas baseadas em evidências científicas, com uma abordagem integral e multissetorial.

II.- Os diferentes estudos mundiais indicam que as causas da sinistralidade são múltiplas e assentam em erros humanos e falhas nos sistemas de transporte, nos veículos e nas infraestruturas. De todo o modo, o fator humano é o mais frequente, está presente em 85% dos casos e o grosso desses acidentes tem a sua origem em infrações ou distrações (comportamentos indevidos). Desta forma é possível concluir que o eixo central do trabalho da política pública de segurança rodoviária deve concentrar-se na correção desses comportamentos.

III.- As diferentes entidades supranacionais indicam que a garantia do cumprimento das leis de trânsito constitui a forma mais eficaz de reduzir os acidentes, os falecidos e os feridos e os países que atingem melhores resultados são aqueles que dispõem de sistemas de autoridade mais eficientes.

IV.- Os comportamentos humanos indevidos têm a sua solução numa ferramenta: a fiscalização rodoviária. Entende-se por fiscalização rodoviária o conjunto de atos públicos que garantem o cumprimento das normas de circulação. A fiscalização rodoviária implica a adoção de decisões públicas de gestão, jurídicas, tecnológicas e de comunicação com uma finalidade: acabar com a sensação de impunidade e gerar a sensação de controlo na via.

V.- A experiência internacional demonstra que as grandes reduções de sinistralidade dos países, superiores a 40%, verificam-se com a execução de um sistema de fiscalização rodoviária eficiente. Para esses efeitos, verificam-se ser de especial importância na implementação do sistema de fiscalização, a existência de um processo sancionatório em matéria de trânsito eficiente e uma gestão ágil e eficaz das infrações detetadas pelos Agentes da Autoridade e, em especial, pelos sistemas automáticos de vigilância e controlo do trânsito. Portanto, um sistema que promova o cumprimento das normas.

Os resultados do modelo econométrico DRAG-España (INSIA-UPM, 2009) sugerem que cada aumento de 10% do número de agentes do trânsito produz reduções do número de acidentes mortais de entre 3,6 e 8,3%. À luz do mesmo trabalho, aumentar o número de controlos preventivos de alcoolemia em 10% reduz os acidentes mortais em aproximadamente 1,3%.

A vigilância e o controlo do trânsito é a atividade através da qual se verifica o efetivo cumprimento da legislação por parte dos utilizadores das vias. Trata-se de uma atividade fundamentalmente dissuasora, cujo objetivo não assenta no aumento do número de sanções, mas reduzir a proporção de utilizadores que adotam determinadas condutas de risco.

VI.- As presentes recomendações têm como objetivo estabelecer as diretrizes necessárias para que os países Ibero-americanos concentrem os seus esforços, bem como para que exerçam políticas eficientes em matéria de fiscalização rodoviária.

2. Princípios gerais

Para a adoção de uma fiscalização rodoviária eficiente, as Autoridades de trânsito e de transporte devem ter em conta os seguintes princípios:

- a) **Princípio do planeamento** A prossecução de objetivos em matéria de segurança rodoviária torna necessário o estabelecimento do correspondente Plano de Fiscalização Rodoviária no qual são determinadas as diferentes ações e metodologia que serão levadas a cabo.
- b) **Princípio da transparência e informação pública** A atividade sancionatória em matéria de trânsito, tal como toda a atividade de exercício público, deve ser transparente, estar à disposição dos cidadãos e de acesso fácil.
- c) **Princípio da visão integral** Deve ser efetuado um tratamento completo do sistema de fiscalização que inclua todos os elementos do sistema: gestão, técnico, jurídico, operacional, valor económico e de comunicação.
- d) **Princípio da eficácia** A autoridade que efetuar o planeamento da fiscalização rodoviária deve comprometer-se e fixar objetivos quantificáveis de gestão e de prossecução de resultados e adotar as decisões necessárias para que a gestão seja o mais eficiente possível com o menor custo.
- e) **Princípio da legalidade** A aplicação de sanções em matéria de trânsito deve estar sempre e em qualquer situação sujeita à legalidade e ao respetivo processo.
- f) **Princípio da tramitação eletrónica** Uma das características principais de uma fiscalização eficiente é que entre a prática do facto e aplicação da sanção se verifique o menor tempo possível. A Internet e as novas tecnologias facilitam a aplicação deste princípio.
- g) **Princípio da cobrança útil** Os montantes arrecadados devido a infrações às normas do trânsito devem ser destinados à segurança rodoviária.
- h) **Racionalidade:** As infrações às normas do trânsito devem ser claras, compreensíveis e razoáveis para serem aceites pelos cidadãos.
- i) **Equidade:** Todos os cidadãos devem ser iguais perante o cumprimento das normas. As exceções debilitam a aceitação social do sistema sancionatório. As autoridades públicas estão obrigadas a dar o exemplo no que respeita ao cumprimento da lei pela pedagogia que a mesma significa.

- j) **Proporcionalidade.** As sanções aplicadas devem ser dissuasoras no que respeita ao valor, mas passíveis de serem pagas pela população no geral, tendo em consideração a população economicamente menos favorecida.
- k) **Universalidade:** É importante evitar a sensação de impunidade. Os países devem ser dotados de sistemas intensivos de controlo e vigilância para garantia de que todos e em todo o território cumpram a lei.
- l) **Celeridade:** O prazo entre a prática da infração e a execução da sanção deve ser reduzido ao mínimo essencial, para que esta tenha o carácter preventivo e dissuasor que é pretendido.
- m) **Da reeducação:** As medidas de controlo apenas são plenamente eficazes se forem combinadas com medidas de formação e campanhas publicitárias para que os cidadãos assimilem a importância das mesmas, os motivos pelos quais foram tomadas e os resultados sociais obtidos em termos de redução de feridos e vítimas mortais

3. Recomendações acerca de ações comuns

Para ser alcançada uma fiscalização rodoviária eficiente, devem ser tidas em conta as seguintes recomendações.

1 REALIZAR UMA AUDITORIA DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO QUE DETERMINE A SITUAÇÃO DA APLICAÇÃO DE SANÇÕES EM MATÉRIA DE TRÂNSITO E DE TRANSPORTES

A auditoria deve diagnosticar a eficácia do processo sancionatório, sendo analisado, entre outros, o volume de denúncias, o número de sanções cumpridas, o tempos de tramitação, a gestão das notificações, o sistema de pontos ou a questão da fiscalização eletrónica.

2 ELABORAR UMA ESTRATÉGIA DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA (EFV)

A estratégia deve descrever a realidade da sinistralidade que deriva da falta de fiscalização, o conjunto de ações a realizar, os objetivos de fiscalização perseguidos e a relação de indicadores relativos ao cumprimento do Plano.

3 TRANSFERIR PARA OS GOVERNOS E PARA OS SETORES ENVOLVIDOS NO TRÂNSITO E NO TRANSPORTE O PESO E A IMPORTÂNCIA DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO

Devem ser envolvidos os governos, organizações e a sociedade civil, transferindo-lhes o peso e a importância do sistema de fiscalização para a redução dos números da sinistralidade.

É fundamental adotar medidas e boas práticas para a atividade das forças de segurança, orientadas à melhoria das suas ações e, por consequência, a percepção que têm os cidadãos das mesmas.

4 POR EM FUNCIONAMENTO UM CENTRO/UNIDADE DE TRAMITAÇÃO NA ÍNTEGRA DAS SANÇÕES GERADAS PELOS SISTEMAS AUTOMÁTICOS

Este Centro/Unidade de tramitação na íntegra deve permitir a gestão das sanções nos tempos e com os requerimentos exigidos pela Estratégia.

Na gestão da fiscalização, a contribuição da tecnologia em sistemas automáticos pode permitir uma grande colaboração na melhoria da eficiência destes processos, estabelecendo como passo inicial a análise da tecnologia disponível, a sua implementação e a manutenção da mesma.

A interoperabilidade e a transparência devem constituir características intrínsecas na utilização destas tecnologias.

5 DESENHAR UM PLANO DE COMUNICAÇÃO PÚBLICA DO SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO

O objetivo do plano de comunicação é o de que a população perceba e assuma o sistema como um elemento necessário para a melhoria dos comportamentos rodoviários.

6 DAR PRIORIDADE À FISCALIZAÇÃO DAS QUATRO INFRAÇÕES PRINCIPAIS: ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS, SISTEMAS DE PROTEÇÃO, VELOCIDADE E TELEMÓVEL

Deve ser dada prioridade à fiscalização de quatro infrações no sistema atendendo à sua inequívoca relação entre o perigo de acidente e ferimentos:

- o consumo de álcool e outras drogas;
- a falta de utilização do cinto, do capacete e dos sistemas de retenção infantil;
- o excesso de velocidade;
- a utilização manual do telemóvel.

Para além disso, nalguns países também pode ser considerada prioritária a fiscalização da infração pela falta de utilização correta do sistema de luzes na condução de motorizadas.

7 ESTUDAR E ANALISAR O TRATAMENTO DOS CONDUTORES REINCIDENTES

Deve ser estudado e analisado o tratamento dos condutores reincidentes, prestando especial atenção às medidas destinadas à sua reabilitação.

4. Recomendações acerca de ações específicas

As infrações às normas do trânsito apresentam características diferentes que exigem soluções e indicadores de gestão diferentes. As autoridades de trânsito devem atender à seguintes recomendações relativamente à gestão das infrações principais a fiscalizar.

4.1. Fiscalização do consumo de álcool e de outras drogas na condução.

8 REALIZAR CONTROLOS ALEATÓRIOS DE ÁLCOOL E DE OUTRAS DROGAS. ESTABELECE O OBJETIVO DE QUE O NÚMERO DE CONDUTORES QUE EXCEDEM O LIMITE DE ÁLCOOL EM CONTROLOS ALEATÓRIOS DE ALCOOLEMIA NÃO SUPERE OS 2%

O consumo de álcool e de drogas na condução constitui um dos problemas essenciais na segurança rodoviária. De acordo com um estudo realizado nos Estados Unidos (Blomberg e outros, 2009), circular com uma concentração de álcool no sangue de 1,0 g/l, traduz-se num perigo de acidente de quase cinco vezes superior ao valor correspondente a dos condutores que não beberam; com 1,5 g/l, o perigo é 22 vezes superior. As estatísticas de sinistralidade indicam que um terço dos condutores falecidos continham presença de álcool por cima das taxas legalmente permitidas.

Nestas condições, é essencial afastar terminantemente dos condutores a sensação de impunidade relativamente a este tipo de consumos e gerar, pelo contrário, a sensação de fiscalização e de controlo. As melhores práticas concentram-se na aplicação de operações aleatórias de controlo da alcoolemia com dispositivos de deteção de álcool e o uso de dispositivos de medição de ar expelido.

Para isso, os Estados devem fixar determinados objetivos no exercício do controlo do álcool e das drogas. No projeto PEPPER (Erke e outros, 2008) foram analisados 40 estudos de efetividade na realização de controlos de alcoolemia por parte de equipas de polícia estacionárias, situados nas bermas das vias. A redução média verificada no número de acidentes foi de 15%.

Juntamente com o controlo do consumo de álcool, os países devem introduzir o controlo da condução após o consumo de outras drogas: cocaína, opiáceos, canábis, anfetaminas e metanfetaminas.

9 ESTABELECEER NA ESTRATÉGIA DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA TAXAS MÁXIMA GERAIS E ESPECÍFICAS DE ALCOOLEMIA, BEM COMO OBJETIVOS QUANTITATIVOS SOBRE OS PRINCIPAIS INDICADORES DE ATIVIDADE E RESULTADO

Em concreto, é recomendável que a EFV inclua os seguintes elementos relativamente à fiscalização do consumo de álcool:

- taxas gerais de consumo de álcool a partir das quais não é permitida a condução de veículos a motor;
- taxas específicas de álcool a partir das quais não é possível conduzir veículos por parte de condutores novos e profissionais;
- drogas de comércio ilícito fiscalizadas;
- número de controlos aleatórios de alcoolemia, que deve tender para o objetivo de 1/3 do conjunto dos condutores;
- número de controlos aleatórios de outras drogas;
- % de alcoolemias positivas relativamente ao total de testes feitos;
- % de testes de outras drogas positivos relativamente ao total de testes feitos;
- número de denúncias por consumo de álcool e outras drogas;
- número de denúncias sancionadas;
- % de acidentes mortais e de mortos em acidentes com presença de álcool e outras drogas;
- % de condutores mortos com presença de álcool e outras drogas;
- número de condutores que reincidem em casos de álcool ou drogas no prazo de três anos.

4.2. Fiscalização do excesso de velocidade.

10 COMBINAR CONTROLOS FIXOS E MÓVEIS DE VELOCIDADE E ESTABELECEER O OBJETIVO DE QUE O NÚMERO DE VEÍCULOS QUE EXCEDEM O LIMITE DE VELOCIDADE EM 40 KM/H NÃO SUPERE 1%

O excesso de velocidade constitui, sem dúvida, um dos principais fatores de sinistralidade. O excesso de velocidade provoca o acidente em grande parte dos casos e agrava as consequências assim que se verifica. De acordo com estudos australianos (Kloeden e outros, 2001 e 2002), circular em vias interurbanas a uma velocidade superior em 20 km/h à velocidade média do conjunto de condutores significa multiplicar por cinco o perigo de se ver envolvido

num acidente grave; em vias urbanas, a mesma diferença de velocidade multiplica o risco por mais de 30.

No projeto PEPPER (Erke u outros, 2008) foi avaliada a efetividade média dos métodos de controlo (controlo estacionário, radares automáticos fixos e móveis), a partir da análise de 45 investigações científicas. A maior efetividade corresponde ao controlo automático com radares fixos, que reduz os acidentes em 34-39%. As menores reduções surgem no controlo móvel.

11 ESTABELECEER NA ESTRATÉGIA DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA OBJETIVOS QUANTITATIVOS SOBRE OS PRINCIPAIS INDICADORES DE FISCALIZAÇÃO DOS EXCESSOS DE VELOCIDADE

Os indicadores básicos que devem estar previstos na EFV devem concretizar-se da seguinte forma:

- número total de equipas de controlo de velocidade automáticos (móveis ou fixos) com os quais conta a autoridade de trânsito no território a fiscalizar;
- número de veículos cuja velocidade foi controlada, em função do tipo de equipamento de controlo;
- % de veículos que excedem o limite de velocidade relativamente ao total dos veículos controlados;
- % de veículos que excedem o limite de velocidade máxima em estrada em 40%, e na cidade em 20%.
- número de denúncias por excesso de velocidade tramitadas;
- tempo médio entre a captação do facto pelo aparelho de controlo e a notificação do condutor;
- número de denúncias sancionadas;
- % de acidentes mortais e de mortos em acidentes causados por velocidade excessiva.

4.3. Fiscalização da não utilização do capacete, cinto de segurança e de sistemas de segurança.

12 FISCALIZAR A FALTA DE UTILIZAÇÃO DOS SISTEMAS DE PROTEÇÃO E ESTABELECEER O OBJETIVO DE QUE O NÚMERO DE CONDUTORES QUE NÃO FAZ USO DOS MESMOS NÃO SUPERE O 10%

A utilização do capacete e do resto dos elementos de segurança dos veículos constituem um elemento básico e essencial na redução da sinistralidade.

Em caso de envolvimento num acidente, a utilização do cinto de segurança reduz o risco de morte em 45-50%, nos lugares da frente, e em 25%, nos lugares de trás, de acordo com uma revisão de estudos levada a cabo por investigadores noruegueses (Elvik y Vaa, 2004).

Segundo a OMS, usar corretamente um capacete de motociclista pode reduzir o risco de morte em quase 40%, e o risco de um traumatismo grave em mais de 70%. Por isso, é fundamental que o capacete esteja corretamente apertado.

Relativamente aos sistemas de retenção infantil, a OMS estima que reduzem a mortalidade dos bebés em aproximadamente 70% e de crianças pequenas entre 54% e 80%.

13 ESTABELECEER NA ESTRATÉGIA DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA OBJETIVOS QUANTITATIVOS SOBRE OS PRINCIPAIS INDICADORES DE FISCALIZAÇÃO DA FALTA DE USO DOS SISTEMAS DE PROTEÇÃO

Os indicadores que devem estar previstos na EFV devem ser concretizados da seguinte forma:

- descrição da obrigatoriedade dos sistemas nas normas;
- número de veículos sujeitos a controlos aleatórios de uso dos sistemas;
- % de veículos sancionados relativamente ao total de veículos controlados;
- número de denúncias pela falta de uso dos sistemas de proteção;
- número de denúncias sancionadas;
- % de mortos que não estavam a utilizar os sistemas de proteção;
- % de falta de utilização dos elementos de proteção em estudos empíricos.

4.4. Fiscalização das distrações.

14 FISCALIZAR AS DISTRAÇÕES E ESTABELECEER O OBJETIVO DE QUE O NÚMERO DE ACIDENTES COM VÍTIMAS NOS QUAIS SURJA A DISTRAÇÃO COMO FATOR SEJA INFERIOR A 20%

A distração na condução começa a transformar-se no principal fator de produção de acidentes de trânsito. O uso do telefone móvel tem contribuído de uma forma especial para tal. A distração que tem origem na utilização do telemóvel enquanto se efetua a condução pode dificultar a condução. Os condutores que usam um telemóvel podem ter um tempo de reação mais lento para efetuar a travagem e de assimilação no que respeita a sinais de trânsito, uma capacidade limitada de se manter na faixa correta e uma distância inferior ao veículo que segue em frente.

Neste contexto, a fiscalização das distração é especialmente complexa. Por isso, a fiscalização deve ser complementada de uma forma especial com medidas que apelem ao condutor à sua própria fiscalização relativamente às suas distrações.

A fiscalização eficiente das distrações também precisa de dados fiáveis sobre o seu papel nos acidentes de trânsito. Por isso, devem ser estabelecidos protocolos rigorosos de levantamento dos sinistros, que permitam determinar as causas da forma mais rigorosa possível.

15 ESTABELECEER NA ESTRATÉGIA DE FISCALIZAÇÃO RODOVIÁRIA OBJETIVOS QUANTITATIVOS SOBRE OS PRINCIPAIS INDICADORES DE FISCALIZAÇÃO DAS DISTRAÇÕES

A Estratégia de Fiscalização Rodoviária deve incluir os seguintes indicadores:

- tipificação jurídica do uso do telemóvel como infração;
- assimilação das consequências para condução sob a influência de drogas ou álcool;
- número de veículos sujeitos a controlos aleatórios de uso de telemóvel;
- % de veículos sancionados por uso do telemóvel relativamente ao total dos veículos controlados;
- número de denúncias apresentadas por condução com utilização manual do telemóvel;
- número de denúncias pagas.
- % de acidentes mortais e de mortos em acidentes onde o fator distração está presente.