

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(93) 246 final

Bruxelas, 9 de Junho de 1993

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO

para um programa de acção
em matéria de segurança rodoviária

SUMÁRIO

1. Introdução
 - 1.1 Enquadramento do problema
 - 1.2 Contexto histórico
 - 1.3 Orientações e objecto da presente Comunicação
2. O acervo comunitário em matéria de segurança rodoviária
 - 2.1 Veículos, aspectos técnicos
 - 2.2 Comportamento do condutor
 - 2.3 Outros domínios da política dos transportes com impacto na segurança rodoviária
3. Propostas legislativas existentes e outras acções e investigações em curso
 - 3.1 Propostas legislativas existentes
 - 3.2 Outras acções em curso
 - 3.3 A segurança rodoviária nos programas de investigação
4. O programa de segurança rodoviária
 - 4.1 Linhas de orientação
 - 4.2 Domínios de acção prioritários e novas iniciativas
5. Execução do programa
6. Conclusão

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO

para um programa de acção
em matéria de segurança rodoviária

1. INTRODUÇÃO

1.1. Enquadramento do problema

De todos os meios de transporte, o rodoviário é o que dá origem a um maior número de acidentes. Dados bem eloquentes demonstram a dimensão do problema da insegurança rodoviária.

Todos os anos, os acidentes rodoviários provocam cerca de 50.000 mortos e mais de um milhão e meio de feridos nas estradas da Comunidade.

Desde a assinatura do Tratado de Roma, os acidentes rodoviários provocaram cerca de dois milhões de mortos nos doze Estados-membros e mais de 40 milhões de feridos.

Além disso, alguns peritos avaliam o custo económico para a Comunidade desses acidentes em cerca de 70 mil milhões de ecus por ano; este valor constitui uma média das estimativas efectuadas, dado que as mesmas oscilaram entre os 45 e os 90 mil milhões de ecus, consoante o método utilizado.

Ora a insegurança rodoviária não é nenhuma fatalidade. Embora não seja realista suprimi-la totalmente, as medidas tomadas em vários Estados provaram a sua eficácia, pois resultaram numa diminuição sensível do número de acidentes e das suas vítimas.

A segurança dos transportes e, nomeadamente, a segurança rodoviária constituem, pois, uma preocupação importante de todos os responsáveis pela política dos transportes na Comunidade.

O Livro Branco sobre o "Desenvolvimento da política comum dos transportes"⁽¹⁾ refere, a este propósito, que a "realização do mercado único vem tornar ainda mais necessária uma acção adequada da Comunidade a nível da segurança. Daí que o Tratado de União inclua uma alteração no capítulo dos transportes (artigo 75o), que precisa que a política comum dos transportes deverá incluir medidas que permitam melhorar a segurança dos transportes."

(1) COM(92)494 final, adoptado pela Comissão em 2 de Dezembro de 1992.

Nesta óptica, o Livro Branco analisa a segurança rodoviária no contexto de um mercado único dos transportes, analisa os custos sócio-económicos para a colectividade, confirma a competência comunitária neste domínio e anuncia uma abordagem integrada do problema, baseada em objectivos qualitativos e justificada pelo princípio da subsidiariedade.

1.2. Contexto histórico

Até 1984, a segurança rodoviária apenas é tida em conta a nível comunitário na medida em que a igualdade das regras de concorrência e de livre circulação dos bens e pessoas possam ser ameaçadas por falta de intervenção. A questão da segurança apenas é abordada enquanto sub-produto de políticas comuns sectoriais: regulamentação técnica dos veículos, condições sociais do transporte profissional, cartas de condução, etc.

Em 1984, o Conselho adopta uma resolução⁽¹⁾ onde defende a necessidade de acções comunitárias neste domínio. Para o efeito, convida a Comissão a apresentar-lhe propostas e declara 1986 Ano Europeu da Segurança Rodoviária. Este Ano Europeu da Segurança Rodoviária constituiu uma referência e um ponto de partida para a execução de um programa de medidas destinadas a melhorar a segurança rodoviária na Comunidade, programa que tomou igualmente em consideração os objectivos definidos pelo Parlamento Europeu (nomeadamente o relatório SEEFELD, de 15 de Junho de 1987).

Em 1989, na sua comunicação "Segurança Rodoviária, uma prioridade para a Comunidade"⁽²⁾, a Comissão fazia um apanhado das realizações comunitárias desde 1986 e anunciava a apresentação ao Conselho de um conjunto de medidas legislativas.

A maior parte das medidas propostas desde 1986 foram adoptadas (cf. capítulo 2), à excepção das medidas relativas aos limites de velocidade e à definição de uma taxa de alcoolémia, que estão no Conselho, para discussão, desde 1989. Neste contexto, a adopção da directiva 91/671/CEE, de 16.12.1991⁽³⁾, relativa à utilização obrigatória do cinto de segurança e à utilização de sistemas de retenção para crianças pode ser considerada como uma abertura significativa para uma política comunitária da segurança rodoviária.

(1) Resolução do Conselho de 19 de Dezembro de 1984/JO n.º C 341, de 21.12.1984, p.1.
(2) COM(88) 704 final, de 9.1.1989.
(3) JO n.º L 373, de 31.12.1991.

Em Dezembro de 1989, a Comissão solicitou a um comité de peritos independentes a elaboração de um relatório sobre a situação da segurança rodoviária no território dos doze Estados-membros e a apresentação de propostas com vista ao seu melhoramento. Este comité de peritos apresentou o seu relatório (designado relatório Gérondeau)⁽¹⁾ em 1990.

Numa resolução adoptada em 21 de Junho de 1991⁽²⁾, o Conselho solicitou à Comissão que elaborasse e executasse um programa de medidas em matéria de segurança rodoviária. Convidou igualmente a Comissão a reunir um grupo de trabalho de alto nível constituído por representantes dos governos dos Estados-membros.

Desde a sua constituição, o referido grupo reuniu-se várias vezes.

As sugestões dos Estados-membros, as acções da Comissão em curso ou previstas e o relatório Gerondeau constituíram a base de referência para os trabalhos do Grupo, que se basearam nos seguintes elementos:

- definição de objectivos comuns;
- critérios destinados a estabelecer prioridades com vista à elaboração de um programa;
- meios de acção e medidas concretas destinados a executar e a desenvolver esse programa.

Estes trabalhos permitiram elaborar o relatório que figura em anexo, o qual foi concluído em Abril de 1992.

1.3. Orientações e objecto da presente comunicação

A presente comunicação satisfaz o pedido do Conselho referido supra. A mesma foi elaborada, nomeadamente, com base no relatório em anexo, que reflecte o resultado dos trabalhos do grupo de alto nível, e apresenta um programa da acção a curto e a médio prazo.

Por outro lado, a acção comunitária no domínio da segurança rodoviária acaba de receber um apoio importante da parte do Parlamento Europeu, que adoptou, em 12 de Março de 1993, um programa de segurança rodoviária⁽³⁾, cujo teor é bastante semelhante ao da presente comunicação.

(1) Relatório de um grupo de peritos de alto nível para uma política europeia de segurança rodoviária, Fevereiro de 1991.

(2) Resolução do Conselho e dos representantes dos Governos dos Estados-membros, reunidos no Conselho em 21 de Junho de 1991, relativa a um programa de acção comunitário em matéria de segurança rodoviária - JO n.º C 178 de 9.7.1991.

(3) JO n.º C 115, de 26.4.1993.

Os elementos essenciais da presente comunicação baseiam-se, à excepção do Capítulo II que faz uma apreciação sobre o acervo comunitário, nos Capítulos III e IV, que apresentam, respectivamente, as propostas em vias de adopção e as outras acções em curso, bem como as acções programadas a curto e a médio prazo pela Comissão no domínio da segurança rodoviária.

O princípio da subsidiariedade introduzido no artigo 3º-B⁽¹⁾ do Tratado da União Europeia está presente no conjunto do programa proposto, o qual reflecte as considerações feitas no Livro Branco a propósito da intervenção da Comunidade em matéria de segurança nos transportes.

Face à disparidade das situações em matéria de insegurança rodoviária nos Estados-membros, e na ausência de um instrumento comunitário que permita, por um lado, identificar e quantificar os problemas de forma pertinente e, por outro, comparar os efeitos das diversas medidas adoptadas pelos Estados-membros, não se pôde ainda proceder a qualquer avaliação custo/benefícios a nível comunitário, ao passo que essa avaliação foi já efectuada por alguns Estados para certas acções. É, nomeadamente, com base nas experiências nacionais que o relatório do Grupo de Alto Nível (cf. ponto 1.2.) sugeriu à Comissão a realização de acções específicas em sete domínios prioritários.

A este respeito, cumpre referir que a criação da base de dados dos acidentes corporais, referida no ponto 4.2.1.1., deverá permitir, em parte, atingir esse objectivo, de modo a melhor avaliar as prioridades e a determinar o nível e o carácter necessários de intervenção a nível comunitário a médio e a longo prazo.

(1) Artigo 3º-B: a Comunidade intervém apenas, "...se e na medida em que os objectivos da acção encarada não possam ser suficientemente realizados pelos Estados-membros".

2. O ACERVO COMUNITÁRIO EM MATÉRIA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Existe uma legislação em matéria de segurança rodoviária propriamente dita no quadro da Política Comum dos Transportes bem como no quadro de outras políticas, constituindo o todo um importante acervo comunitário com um impacto directo ou indirecto na segurança rodoviária.

2.1. Veículos, aspectos técnicos

2.1.1. O início da acção comunitária neste domínio remonta a 1970. Desde então, foram adoptadas mais de 50 directivas no quadro da **homologação e recepção dos veículos a motor**, na sequência da Directiva-quadro 70/156/CEE⁽¹⁾ com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/53/CEE⁽²⁾ de 18 de Junho de 1992. Foi concluída igualmente a harmonização técnica no que respeita aos tractores agrícolas e florestais com a Directiva 74/156/CEE⁽³⁾ e à elaboração de directivas específicas para os veículos de duas ou três rodas (Directiva 92/61/CEE⁽⁴⁾). Paralelamente, as directivas já adoptadas foram objecto de várias adaptações ao progresso técnico.

Muito embora o objectivo essencial desta legislação baseada nos artigos 100º e 100º-A do Tratado fosse a eliminação dos entraves à livre circulação de mercadorias, o aspecto segurança encontrava-se presente de forma implícita ou directa (por exemplo: dispositivos de travagem, dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa, pontos de fixação e cintos de segurança, protecção lateral dos veículos pesados, pára-lamas, etc.), e isto em virtude do nº 3 do artigo 100º-A que refere um nível de protecção elevado em matéria de segurança.

2.1.2. Paralelamente, existe uma legislação relativa aos aspectos técnicos dos veículos em circulação que visa directamente a segurança rodoviária. Tal é nomeadamente o caso de duas directivas relativas à altura mínima do **relevo dos pneumáticos** (veículos de menos de 3,5 toneladas)⁽⁵⁾ e à instalação e utilização de **limitadores de velocidade** (veículos pesados de mais de 12 toneladas e autocarros e camionetas de mais de 10 toneladas)⁽⁶⁾.

(1) JO nº L 42 de 23.2.1970.

(2) JO nº L 225 de 10.8.1992.

(3) JO nº L 84, de 28.3.74, p.10.

(4) JO nº L 225, de 1.8.92, p.72.

(5) Nº 89/459/CEE de 18.7.1989 (JO nº L 226 de 3.8.1989).

(6) Nº 92/6/CEE, de 10.2.1992 (JO nº L 57 de 2.3.1992).

2.1.3. A legislação adoptada em matéria de controlo técnico dos veículos a motor, que teve início com a Directiva 77/143/CEE⁽¹⁾ relativa aos veículos utilitários e foi posteriormente completada por directivas relativas aos veículos utilitários ligeiros⁽²⁾, à harmonização das normas e métodos de controlo⁽³⁾ e aos automóveis privados⁽⁴⁾, constitui um aspecto muito importante em matéria de segurança activa e passiva dos veículos e deve assegurar que a manutenção do veículo garanta a sua utilização nas melhores condições possíveis.

Para além disso, o Conselho adoptou duas directivas que fixam, por um lado, os critérios e os pontos dos sistemas de travagem a inspeccionar⁽⁵⁾ e, por outro, os valores limite máximos das emissões de gases de escape e da opacidade do fumo de escape⁽⁶⁾ com vista a garantir níveis suficientes do ponto de vista da segurança e da ecologia para todos os veículos da Comunidade.

2.2. Comportamento do condutor

O comportamento do condutor constitui um elemento fulcral de qualquer política de segurança rodoviária. Um certo número de directivas e de propostas incidem sobre os aspectos fundamentais do comportamento do condutor, designadamente:

2.2.1. A primeira directiva sobre a carta de condução, adoptada em 1980⁽⁷⁾, constituiu uma primeira etapa de harmonização das condições necessárias para a obtenção da carta de condução, com um efeito directo sobre a formação dos condutores.

Uma segunda directiva de 1991⁽⁸⁾ tem nomeadamente por objectivo o reforço das disposições relativas à formação dos candidatos à obtenção da carta de condução.

2.2.2. Uma directiva, igualmente de 1991⁽⁹⁾, torna obrigatório desde 1 de Janeiro de 1993 o uso do cinto de segurança pelos ocupantes dos veículos de menos de 3,5 toneladas, bem como a utilização de sistemas de retenção para crianças.

(1) JO nº L 47 de 18.2.1977.

(2) Directiva nº 88/449/CEE de 26.7.1988, JO nº L 222 de 12.8.88 + corrigenda JO nº L 261 de 21.9.88.

(3) Directiva nº 91/225/CEE de 27.3.1991, JO nº L 103 de 23.4.1991.

(4) Directiva nº 91/328/CEE de 21.6.1991, JO nº L 178 de 6.7.1991.

(5) Directiva nº 92/54/CEE de 22.6.1992, JO nº L 225 de 10.8.1992.

(6) Directiva nº 92/55/CEE de 22.6.1992, JO nº L 225 de 10.8.1992.

(7) Directiva nº 80/1263/CEE de 4.12.1980, JO nº L 375 de 31.12.1980.

(8) Directiva nº 91/439/CEE de 29.7.1991, JO nº L 237 de 24.8.1991.

(9) Directiva nº 91/671/CEE de 16.12.1991, JO nº L 373 de 31.12.1991.

2.3. Outros domínios da política dos transportes com impacto na segurança rodoviária

Determinados aspectos da política comum dos transportes relativos ao ambiente, aos aspectos sociais e à harmonização técnica desempenham, se bem que indirectamente, um papel não negligenciável no que respeita à segurança rodoviária nos seguintes domínios:

2.3.1. Matérias perigosas

A legislação comunitária relativa ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas⁽¹⁾ visa nomeadamente as condições de formação dos condutores e transportadores, etc. com o objectivo não apenas de proteger o ambiente e a saúde pública, mas também de preservar a segurança rodoviária.

2.3.2. Regulamentação social

A regulamentação social existente no domínio dos transportes rodoviários relativa aos tempos de condução e de repouso dos condutores dos veículos afectados ao transporte de passageiros ou de mercadorias e os respectivos aparelhos de controlo (taquígrafos)⁽²⁾, para além da sua justificação no domínio social e da concorrência, contribui para a segurança rodoviária.

2.3.3. Disposições técnicas

As disposições técnicas relativas aos pesos e dimensões e outras características técnicas tais como a suspensão dos veículos utilitários, para além do seu objectivo essencial no quadro da política comum dos transportes, vão ao encontro das necessidades da segurança rodoviária, tendo efeitos positivos sobre a infra-estrutura e a circulação das outras categorias de veículos⁽³⁾.

(1) Directiva do Conselho nº 89/684/CEE de 21.12.1989 relativa à formação profissional de certos condutores de veículos que transportam mercadorias perigosas por estrada (JO nº L 398 de 30.12.1989).

Directiva do Conselho nº 89/438/CEE que altera a Directiva 74/571/CEE relativa ao acesso à profissão de transportador de mercadorias por estrada no domínio dos transportes nacionais e internacionais (JO nº L 212 de 22.7.89).

(2) Regulamentos 3820/85/CEE e 3821/85/CEE (JO nº L 370 de 31.12.1985) relativos à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários e ao aparelho de controlo.

Directiva 88/599/CEE do Conselho de 23.11.1988 sobre procedimentos normalizados no que se refere à aplicação dos regulamentos acima referidos (JO nº L 325 de 29.11.88, p. 55).

A Comunicação ao Conselho de 20.3.92 (SEC(92)496 final) inclui uma análise das implicações da substituição da noção de "tempo de condução" pela de "tempo de trabalho" nos regulamentos acima referidos.

(3) Directiva do Conselho nº 85/3/CEE de 19.12.1984 relativa aos pesos, às dimensões e a certas outras características técnicas de certos veículos rodoviários (JO nº L 2 de 3.1.1985), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva nº 92/7/CEE de 10.2.1992 (JO nº L 57 de 2.3.1992).

3. PROPOSTAS LEGISLATIVAS EXISTENTES E OUTRAS ACCÇÕES E INVESTIGAÇÕES EM CURSO

Desde 1989, ano de referência da comunicação "Segurança Rodoviária: uma prioridade para a Comunidade"⁽¹⁾, a Comissão, para além das propostas legislativas referidas no ponto 3.1., desenvolveu acções nos domínios referidos infra, as quais deram origem quer a propostas legislativas quer a estudos ou investigações. As acções conducentes à apresentação ou à adopção, a curto ou a médio prazo, de medidas legislativas comunitárias estão assinaladas com um asterisco.

3.1. Propostas legislativas existentes

Entre as medidas que têm uma influência determinante na segurança rodoviária, duas dizem respeito ao comportamento do condutor. Tratam-se;

- dos limites de velocidade
- da condução sob o efeito do álcool.

Nestes dois domínios, a Comissão apresentou propostas, uma destinada a estabelecer limites de velocidade para os veículos utilitários e os autocarros⁽²⁾ e a outra destinada a estabelecer uma taxa de alcoolémia máxima para os condutores⁽³⁾.

Por outro lado, no domínio das mercadorias perigosas, a Comissão apresentou uma proposta de directiva⁽⁴⁾ relativa à qualificação profissional de um responsável pela prevenção dos riscos inerentes aos transportes de mercadorias perigosas nas empresas que efectuem este tipo de transporte.

Por último, no que respeita aos veículos com um impacto importante na segurança rodoviária, a Comissão propôs ao Conselho duas medidas legislativas, uma relativa aos sistemas de atrelagem⁽⁵⁾ e a outra relativa à resistência dos veículos ao fogo⁽⁶⁾.

3.2. Outras accções em curso

3.2.1. Comportamento do utilizador

- Acesso à condução dos ciclomotores
- Acompanhamento do comportamento do condutor
- Incidência do uso do capacete pelos utilizadores de veículos de duas rodas a motor
- Campanha de informação sobre o álcool e a condução

(1) COM (88)704 final de 9.1.89.

(2) COM (88)706 final, de 11.1.1989 - JO na C 33, de 9.2.89.

(3) COM (88)707 final, de 5.1.1989 - JO na C 25, de 21.1.89.

(4) COM (91)4 final, de 11.6.1991.

(5) COM (92)108 final, de 30.3.1992.

(6) COM (92)201 final, de 14.5.1992.

3.1.2. Veículos

Automóveis particulares:

- . embates laterais (*)
- . embates frontais (*)
- . parte dianteira menos agressiva para os peões (*)
- . resistência dos assentos (*)
- . apoio para a cabeça (*)
- . pneumáticos (*)
- . cintos de segurança retrácteis nos lugares laterais traseiros (*)
- . fixações superiores ajustáveis (*)
- . sacos insufláveis (*)
- . iluminação e sinalização (*)
- . arranjos interiores (*)

Camionetas e autocarros:

- . resistência ao fogo (autocarros) (*)
- . disposições específicas aplicáveis às camionetas, aos autocarros e aos miniautocarros (segurança das portas, degraus, saídas de socorro, etc.) (*)
- . medidas específicas para os transportes escolares (equipamento amovível, painel, etc...)

Veículos pesados:

- . dispositivo contra encaixe (*)

Veículos de todas as categorias:

- . protecção dos condutores (*)
- . compatibilidade electromagnética (*)
- . resistência ao fogo dos reservatórios de carburante (alteração) (*)
- . sistemas de aviso (*)
- . travagem (*)

Controlo técnico dos veículos:

- . harmonização das normas (travagem, limitadores de velocidade...) (*)

Harmonização das disparidades técnicas para os veículos de duas ou três rodas:

- . iluminação, travagem, anti-manipulação e sinalização, capacetes (*)

3.2.3. Infra-estrutura

- . Exame comparativo da sinalização e da marcação rodoviária no conjunto dos Estados-membros (*)
- . No quadro da directiva sobre os produtos de construção⁽¹⁾ (desenvolvida na sequência da "nova abordagem"), um documento interpretativo prestes a ser adoptado que visa a exigência de **segurança de utilização** inclui um capítulo relativo aos acidentes ligados aos "veículos em movimento". Este documento cria as bases para a harmonização das normas relativas aos aspectos técnicos de segurança relativamente a riscos tais como embates e derrapagens. Estes aspectos serão objecto de harmonização através dos mandatos da Comissão ao CEN (ver ponto 4.2.5.).

3.2.4. Melhoria dos conhecimentos

- . Estudo de viabilidade de uma base de dados estatísticos sobre os acidentes corporais (projecto CARE) (Ver ponto 4.2.1.) (*)

3.3. A segurança rodoviária nos programas de investigação

No domínio da **investigação** ligada à segurança rodoviária, devem ser referidas as seguintes acções actualmente em curso ou concluídas:

- 3.3.1. COST: Para além das acções já realizadas e relativas à infra-estrutura ligada à circulação rodoviária⁽²⁾, a acção COST 313 "Custos socio-económicos dos acidentes rodoviários" faz um balanço das metodologias que permitem avaliar os custos sociais e económicos dos acidentes.

(1) Directiva do Conselho na 89/106/CEE de 21.12.1988 relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-membros no que se refere aos produtos de construção.

(2) COST 30 "Ajudas electrónicas à circulação nos grandes eixos rodoviários". (Início: 10.05.77 ; fim: 30.03.84).
COST 30 A "Ajudas electrónicas à circulação nos grandes eixos rodoviários". (Início: 31.03.80 ; fim: 31.03.84).
COST 309 "Melhoria do serviço meteorológico para a circulação rodoviária e manutenção das estradas". (Início: 19.02.87 ; fim: 19.02.89).

3.3.2. EURET-I (Investigação em matéria de transportes):

Análise custos-benefícios e multi-critérios para a construção de novas estradas.

3.3.3. DRIVE-I (Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe)

No âmbito das novas tecnologias e telecomunicações aplicadas aos transportes, o programa Drive-I consagrou um número considerável de projectos específicos à segurança rodoviária.

Peões

- Organização da circulação tendo em conta os fluxos de peões
- Modelos que determinam o posicionamento dos sinais em função da circulação dos peões
- Detecção automática dos peões nos cruzamentos e regulação dos semáforos

Ciclistas

- Detecção automática nos cruzamentos e regulação dos semáforos
- Modelos que determinem a gestão dos fluxos de ciclistas tendo em conta as suas deslocações

Condutores

- Detecção automática das anomalias (infracção do código das estradas, estado do condutor: fadiga, álcool)
- Sistema de obrigatoriedade com vista à aplicação automática do código da estrada
- Sistemas que permitam a aplicação automática de sanções
- Sistemas automáticos de informação com vista à melhoria da condução
- Assistência aos condutores idosos
- Assistência aos condutores com necessidades específicas

Veículos:

- Apresentação das informações e funções de controlo adaptadas às necessidades da condução, situação do tráfego e à experiência do condutor
- Detecção automática das anomalias do veículo e informação
- Registo automático dos acidentes
- Sistema inteligente de controlo da velocidade

3.3.4. Telemática Avançada para Transporte Rodoviário

Na continuação do programa DRIVE, o programa de investigação e desenvolvimento Telemática Avançada para o Transporte Rodoviário põe o acento sobre a testagem e a validação dos sistemas telemáticos no local, a maior parte destes estando aí colocados no âmbito de projectos-pilotos. Um certo número de projectos, representando um orçamento de 18 MECU, dirigem-se mais especialmente ao aspecto da segurança rodoviária.

- HOPES : projecto horizontal para avaliação da segurança do tráfego e da interacção homem/máquina;
- ARIADNE : desenvolvimento de um sistema inteligente de ajuda à condução e à navegação; radar destinado a evitar as colisões e processador que aumenta as capacidades do condutor;
- VRU-TOO : observação do tráfego de peões e optimização dos sistemas de detecção de peões colocados nos cruzamentos e pontos de cruzamento;
- SAMOVAR : sistema de acompanhamento e de avaliação instalado no veículo com registo automático; registo do comportamento do veículo e do condutor em termos de segurança rodoviária;
- HARDIE : harmonização da informação (no veículo e nas estradas) para o condutor na Europa;
- CITRA : sistema do controlo do transporte de mercadorias perigosas nos corredores alpinos internacionais;
- ROSES : sistema de melhoria da segurança rodoviária tendo em conta as condições da estrada e as condições climatéricas;
- DETER : detecção, controlo e instrução com o objectivo de reduzir os erros do condutor (projecto de desenvolvimento de um protótipo destinado a detectar o comportamento do condutor);
- EDDIT)
- TELAID(: novas tecnologias para os condutores idosos e de mobilidade reduzida;
- EMMIS : avaliação da interacção homem/máquina;
- TESCO : teste para uma condução cooperativa;

- COMIS : sistema de comunicação para uma "condução cooperativa";
- PROMISE : sistema de informação portátil e móvel na Europa.

Poderão ser citados outros programas tais como :

- PRIMAVERA : gestão prioritária para uma maior eficiência do veículo tendo em vista o ambiente e a segurança nas artérias;
- PORTICO : inovações no âmbito do tráfego rodoviário português, incluindo o acompanhamento dos veículos que transportam mercadorias perigosas e sistemas de detecção e aviso em caso de incidente.

3.3.5. O programa de investigação em curso sobre as Tecnologias da Indústria e dos Materiais (BRITE/EURAM II), poderá contribuir para a segurança passiva dos veículos através de acções no domínio de novos materiais e das novas tecnologias de concepção e fabrico industrial. Os aspectos ligados à infra-estrutura (construção e manutenção das estradas e das redes rodoviárias, túneis e revestimentos de superfície, etc.) são abrangidos pelo Programa BRITE/EURAM II).

As acções em curso ou as novas acções neste domínio (ver ponto 4.2.2) dizem respeito aos aspectos pré-competitivos e pré-normativos para veículos mais seguros; uma parte desse trabalho poderá conduzir ao estabelecimento de prescrições para a homologação de veículos.

4. PROGRAMA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

4.1. Linhas directrizes

Com base nomeadamente no relatório do Grupo de Alto Nível dos representantes dos governos dos Estados-membros (Abril de 1992), em anexo à presente comunicação, a Comissão considera que um programa de acção comunitária deverá ter as seguintes linhas de orientação:

- utilidade de uma abordagem global que dê origem não só a medidas de carácter legislativo, mas igualmente a outros tipos de intervenção;
- necessidade de agir de forma integrada sobre os elementos de que depende a segurança rodoviária (comportamento, veículos, infra-estruturas);
- carácter de "valor acrescentado" das iniciativas comunitárias em relação às medidas nacionais (princípio da subsidiariedade).

4.2. Domínios de acção prioritários e novas iniciativas

Este programa incidirá sobre os seguintes domínios de acção prioritários:

- intercâmbio de informações e de experiências e criação de um base de dados comunitário, investigação prevista (ver ponto 4.2.1.);
- segurança activa e passiva dos veículos (ver ponto 4.2.2);
- educação dos utentes e formação dos condutores (ver ponto 4.2.3.);
- medidas relativas ao comportamento (ver ponto 4.2.4.): medidas em favor de uma condução adaptada e influência do álcool, das drogas e da fadiga sobre a condução;
- infra-estrutura e segurança rodoviária (ver ponto 4.2.5.).
- medidas em favor de uma melhoria da segurança dos transportes de matérias perigosas por estrada (ver ponto 4.2.6.)
- problemas relacionados com determinados aspectos da publicidade nociva em termos de segurança rodoviária (ver ponto 4.2.7.);

Tendo em conta o acervo comunitário e as acções em curso descritas nos pontos 2 e 3, o conjunto destes domínios de acção constitui o plano director do programa.

As sugestões do Grupo constituem referências que possibilitam que a Comissão empreenda novas iniciativas com vista à execução de um programa de segurança rodoviária.

As novas iniciativas abaixo descritas devem ser consideradas no contexto do novo Tratado de Maastricht. Com efeito, o Tratado alterado confirma, por um lado, de modo explícito a competência relativa à segurança dos transportes ("medidas que permitam assegurar a segurança dos transportes": nova alínea c), artigo 75o) e, por outro, introduz o princípio da subsidiariedade (nova alínea b) artigo 3oB). Entre essas medidas, os trabalhos do grupo permitiram, à luz do princípio da subsidiariedade, distinguir entre tipos de acções de carácter legislativo e tipos de acções de carácter não legislativo.

4.2.1. Intercâmbio de informações e de experiências e criação de um base de dados comunitário; investigação prevista:

Este domínio de acção, de carácter horizontal, que constitui um aspecto inovador do programa, preconizando uma acção comunitária num quadro não legislativo, corresponde a uma das linhas de orientação que deverá presidir à elaboração do programa tal como indicado no ponto 4.1.

Esta forma de intervenção vai ao encontro de um dos aspectos focados no relatório designado "relatório GERONDEAU", relativo às "novas formas de intervenção desejáveis" (ver nomeadamente a segunda parte, capítulo III do relatório GERONDEAU). A Comissão considera que deve ser realizado um trabalho considerável a fim de desenvolver a nível comunitário o **intercâmbio de informações e experiências** provenientes dos Estados-membros. Nesta ordem de ideias e para além da actividade de investigação propriamente dita realizada pela Comissão, esta deve desempenhar um papel de coordenação dos programas de investigação, nomeadamente nos domínios definidos como prioritários e que são objecto da presente comunicação.

A título de exemplo são levados a efeito, no âmbito dos domínios de acção indicados nos pontos 4.2.3., 4.2.4. e 4.2.5., um certo número de acções sempre que se considere útil completar ou criar legislação comunitária, tendo em conta o princípio do valor acrescentado que constitui uma das linhas de orientação do programa. Neste contexto, a Comissão, na medida em que os meios à sua disposição o permitam, pretende apoiar acções mediáticas e de informação com interesse comunitário e executar iniciativas deste tipo a nível comunitário (campanhas, colóquios, etc.) sobre temas específicos.

É evidente, contudo, que um aumento dos conhecimentos passa fundamentalmente pelo acesso à informação tanto no domínio estatístico como no domínio das legislações e regulamentações relativas à segurança e à circulação rodoviária.

Neste domínio, a Comissão prevê a criação de dois instrumentos necessários e complementares:

- Uma base de dados comunitária sobre as estatísticas de acidentes de circulação rodoviária (projecto C.A.R.E.);
- Um ficheiro documental da segurança rodoviária.

4.2.1.1. Projecto C.A.R.E. - Base de dados comunitária relativa a acidentes da estrada na Europa

A criação de um base de dados comunitária sobre os acidentes corporais da circulação rodoviária (com mortos e/ou feridos) tem por principal objectivo dotar a Comunidade de um instrumento que lhe permita dispor de dados estatísticos de forma a levar a cabo estudos, investigações e análises nos domínios relacionados com a segurança rodoviária, contribuindo igualmente para determinar a pertinência do nível de intervenção. A luta contra os acidentes nas estradas passa, com efeito, pela identificação e quantificação dos problemas de modo a definir as medidas a tomar e avaliar a sua eficácia.

Para além de permitir o acesso a informações e proceder ao seu intercâmbio, a criação de uma base de dados comunitária dos acidentes da circulação rodoviária cria uma plataforma para a colaboração internacional e promove sinergias propícias ao desenvolvimento da segurança rodoviária na Comunidade.

Com efeito, a introdução de uma tal base de dados facilita a transferência da experiência de um país para outro sem duplicar os esforços e investigação. Tal contribui igualmente para auxiliar as instâncias ou comités internacionais no processo de estabelecimento de normas ou regulamentações em matéria de circulação rodoviária, veículos a motor e políticas integradas de segurança rodoviária.

A especificidade do projecto CARE reside no facto de esta base de dados dispor de uma vantagem relativamente aos outros esforços presentes e passados realizados por organismos internacionais uma vez que se compõe de dados não agregados, isto é, dados pormenorizados a nível do acidente. O potencial de investigação fornecido por este tipo de dados é bastante mais elevado uma vez que é possível, a partir de dados não agregados, ter acesso a todos os indicadores clássicos: número total de feridos, de mortos, decomposição deste número segundo diversas estratificações: a natureza do acidente, a hora, a idade do condutor, etc.

A análise de dados não agregados, que permite uma investigação incomparavelmente mais bem fundamentada das causas dos acidentes, assegura uma maior possibilidade de transferência dos resultados de uma situação para outra e, conseqüentemente, de um país para outro.

Esta transferibilidade corresponde a um dos objectivos fundamentais uma vez que o acesso aos dados relativos a países cujas estruturas são diversificadas permite a cada país a obtenção de informações relativas a situações menos frequentes nesse país do que noutros Estados-membros.

Por outro lado, o acesso às estatísticas de diversos países permitirá aos Estados-membros, antes da adopção de determinada medida, dispor de informações sobre a eficácia de medidas idênticas já aplicadas noutros Estados-membros.

Após uma primeira fase experimental, e de acordo com as modalidades a definir conjuntamente com os Estados-membros, a base de dados CARE poderá ser acessível não apenas às autoridades regionais ou locais e aos institutos de investigação de segurança rodoviária, mas também aos construtores automóveis ou associações de consumidores interessadas nesta questão. Por outro lado, o carácter confidencial será respeitado, visto que qualquer elemento de identificação das pessoas será excluído da base de dados.

4.2.1.2. Criação de um ficheiro documental de segurança rodoviária

A nível internacional, o intercâmbio de informações e de experiências depara com dois obstáculos importantes:

- a disponibilidade da informação (existência, natureza, localização, ...);
- a consulta da informação (suporte, língua, ...).

A Comissão pretende lançar um estudo de exequibilidade para a criação de um ficheiro documental de segurança rodoviária acessível a um grande número de utilizadores (autoridades nacionais, locais, organismos internacionais, institutos de investigação, associações de consumidores, indústria, ...). Tratar-se-á de, numa primeira fase, estabelecer o conteúdo do ficheiro (regras de circulação, medidas tomadas, experiências, investigação, ...), a sua forma (suporte informático), os métodos de recolha de dados e a actualização da informação.

4.2.1.3. Investigação prevista

O 4º Programa-quadro proporcionará novas oportunidades para actividades de pesquisa que contribuam para o objectivo da melhoria da segurança rodoviária. Estas actividades, que podem estar relacionadas não só com as infra-estruturas, como com os veículos e o comportamento dos condutores nos seus aspectos individuais ou sistémicos, poderiam inscrever-se na continuidade dos programas específicos iniciados nos 2º e 3º Programas-quadro ou integrar-se numa nova actividade específica relacionada com os transportes.

Neste contexto, os aspectos da segurança rodoviária continuarão a ser tomados em conta no âmbito das pesquisas relativas aos sistemas telemáticos e às tecnologias industriais e dos materiais.

4.2.2. **Segurança activa e passiva dos veículos**

A criação de novas normas para a construção de veículos bem como a melhoria dos equipamentos e dos componentes constituem um dos três elementos principais do "sistema segurança rodoviária" (condutor, veículo, infra-estrutura).

A melhoria dos aspectos técnicos dos veículos é da competência comunitária no quadro das normas técnicas que regem a construção e a conformidade dos veículos. Poderia reflectir-se sobre a questão de saber se a harmonização técnica pode deixar espaço para iniciativas nacionais que vão no sentido de uma melhor segurança rodoviária, sob reserva de estas não constituírem um entrave considerável à livre-circulação das mercadorias e das pessoas.

A relação custos/benefícios das medidas executadas neste domínio deve ser objecto de uma atenção especial.

Por outro lado, a Comissão pretende levar a cabo neste domínio, a curto e a médio prazo, para além das acções em curso descritas no ponto 3.2.2, devem ser referidas as seguintes iniciativas:

- Melhoria das condições de protecção dos passageiros dos veículos em caso de embate, nomeadamente nos seguintes domínios:
 - . exame das medidas de segurança relativas ao veículo que ofereçam o maior potencial de redução dos ferimentos em caso de acidente;
 - . protecção das crianças;
 - . Segurança activa:
 - . contribuição da electrónica para as funções normais de segurança
 - . eventuais novas funções

- Dispositivos de protecção das pernas nos motociclos;
- Dispositivos técnicos destinados a impedir, nomeadamente nos veículos de duas rodas a motor, o aumento das velocidades-limite impostas na construção.

Por último, a nível da investigação, os projectos em curso e o programa DRIVE (fase II) debruçam-se sobre as novas tecnologias susceptíveis de fazerem progredir a segurança rodoviária a nível dos veículos, no contexto de um programa comunitário de segurança rodoviária de carácter integrado.

4.2.3. Educação dos utilizadores e formação dos condutores

A educação rodoviária constitui um instrumento precioso para a melhoria da segurança rodoviária. O seu carácter horizontal torna-o um elemento indispensável nas políticas nacionais de segurança rodoviária através das acções de formação e de prevenção para todas as categorias de utilizadores (condutores, peões, utilizadores de veículos de duas rodas, crianças).

Neste domínio, a Comissão pode desempenhar um papel útil - em harmonia com o princípio da subsidiariedade - prestando uma contribuição e um apoio à educação, nomeadamente par o ensino da segurança rodoviária nas escolas, a formação dos profissionais e a organização de campanhas de sensibilização. Se estas actividades são sobretudo da competência de outras instâncias, o apoio da Comunidade, sobretudo pela recolha e apresentação de informações pertinentes sobre as experiências adquiridas em toda a Comunidade, proporcionaria uma contribuição considerável, a um custo inferior ao dos esforços efectuados de forma dispersa.

- . A nível dos condutores, com base em experiências realizadas nalguns Estados-membros, nomeadamente relativas à "condução acompanhada" ou "aprendizagem antecipada" e acompanhamento do condutor (carta provisória), a Comissão examinará os meios de melhorar o comportamento dos candidatos à obtenção da carta de condução ou dos novos condutores.

O tipo de iniciativa a empreender (acções legislativas, informação, publicidade, ...) será decidido em conformidade com o princípio da subsidiariedade.

- . No que respeita ao problema dos utilizadores dos ciclomotores, a Comissão, na sequência de um estudo que lançou (ver ponto 3.2.1.) sobre o acesso à condução destes veículos, prevê uma iniciativa legislativa sobre a formação dos condutores destes veículos, uma vez que se trata de uma categoria de utentes particularmente vulnerável.

Por outro lado, no âmbito da nova directiva relativa à carta de condução⁽¹⁾ e com a preocupação de, por um lado, facilitar a livre circulação dos condutores de veículos no interior da Comunidade e, por outro lado, de melhorar a segurança através de uma maior transparência das informações que figuram nas cartas de condução, a Comissão tenciona propor uma codificação das menções adicionais incluídas nas cartas de condução e favorecer as trocas de informação bem como a cooperação entre as autoridades nacionais competentes.

4.2.4 **Medidas relativas ao comportamento**

Uma parte substancial das acções relativas ao comportamento foram já objecto de directivas (carta de condução, cintos de segurança) ou de propostas legislativas (limites de velocidade, taxa de alcoolémia). Para completar estas medidas, será dada ênfase a acções não legislativas destinadas a melhorar o comportamento que incidam nos seguintes domínios:

4.2.4.1. Medidas a favor de uma condução adaptada

A influência da velocidade na segurança rodoviária é largamente reconhecida.

A Directiva sobre os limitadores de velocidade⁽²⁾ e a proposta sobre as limitações da velocidade COM(88) 706⁽³⁾, referidas nos pontos 2.1.2. e 2.2.3. e relativas aos veículos utilitários e aos autocarros, constituem uma resposta a esta preocupação.

No entanto, o problema de uma condução adaptada coloca-se em termos mais vastos do que o domínio apenas das limitações de velocidade e pode ser objecto de outras medidas do âmbito técnico (a nível dos veículos e da adaptação das infra-estruturas), bem como de medidas no âmbito da educação e da prevenção.

Medidas previstas:

- **no âmbito técnico:**

um estudo sobre as possibilidades técnicas de adaptação da velocidade dos veículos em função das condições e da categoria da estrada;

(1) Directiva nº 91/439/CEE de 29.7.1991 (JO L 237 de 24.8.1991).

(2) Directiva nº 92/6/CEE de 10.2.1992 (JO L 57 de 2.3.1992).

(3) JO nº C 133 de 9.2.1989.

- . um intercâmbio de experiências no que se refere às soluções encontradas a nível nacional com vista à **adaptação das infra-estruturas** face a uma condução adaptada; neste domínio, a Comissão poderia desempenhar uma função de animação e de centralização (ver ponto 4.2.5), analisando, nomeadamente, os meios de acção possíveis a nível da adaptação da infra-estrutura que permitam incitar os condutores a adaptar a sua condução;
- No âmbito das medidas no domínio da **educação e da prevenção**, prevê-se uma cooperação estreita com os Estados-membros e com as organizações internacionais no domínio da informação do público.

4.2.4.2. A influência do álcool, das drogas e da fadiga na condução

As investigações efectuadas neste domínio puseram em destaque a influência do álcool na insegurança rodoviária, tendo-se verificado que a alcoolemia constitui uma das principais causas dos acidentes rodoviários. Segundo certos estudos, a percentagem de condutores mortos em acidentes da estrada e que evidenciam uma taxa de alcoolemia superior a 0,80mg/ml varia, consoante os Estados-membros, entre 15 a 45%. Tal consideração constitui o objecto da exposição dos motivos da proposta de directiva apresentada ao Conselho em Janeiro de 1989⁽¹⁾, que estabelece uma taxa de alcoolemia máxima de 0,5 mg/ml de sangue.

- . A nível legislativo, para além da proposta já referida sobre a taxa máxima de alcoolemia, a Comissão examinará a possibilidade de uma iniciativa destinada a normalizar e a homologar os aparelhos de controlo.
- . O aspecto da **sensibilização** e da educação dos condutores neste domínio reveste-se sem dúvida de grande importância devendo complementar as acções de controlo. A este respeito, é intenção da Comissão continuar a realizar campanhas de informação tais como as campanhas efectuadas conjuntamente com a Aliança Internacional do Turismo, em 1991 e 1992.

Além das disposições relativas ao álcool contidas na Directiva 80/1263/CEE e reforçadas na Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução (Anexo III), estas directivas contêm igualmente disposições relativas ao consumo de drogas ou de medicamentos que podem alterar a aptidão física e mental do condutor.

(1) COM(88)707 já referido.

Relativamente a este último aspecto, a Comissão examinará a incidência da utilização de drogas sobre a segurança rodoviária, assim como a possibilidade de uma acção de informação do consumidor.

Além disso, a fadiga parece ser um factor importante a ter em conta nos acidentes, nomeadamente nos acidentes dos condutores profissionais. Deste modo, a Comissão pretende introduzir melhoramentos nos meios técnicos de modo a permitir uma melhor informação do condutor, paralelamente a um controlo mais eficaz do respeito do tempo de condução.

4.2.5. Infra-estrutura e segurança rodoviária

Independentemente do nível de acção apropriado, comunitário ou nacional, para uma dada medida, a infra-estrutura rodoviária desempenha um papel importante no conjunto do "sistema de segurança rodoviária" (utilizador, veículo, infra-estrutura, controlo): a melhoria da capacidade e da qualidade das redes rodoviárias constitui um elemento eficaz e duradouro da segurança rodoviária, quer a nível da concepção, da construção, da manutenção, dos equipamentos (nomeadamente, da sinalização), do ordenamento, especialmente tendo em vista especialmente a segurança, quer da gestão do tráfego.

O relatório "Rede Transeuropeias: rumo a um plano director da rede rodoviária e da circulação rodoviária"⁽¹⁾, que recomenda a adopção de uma estratégia comunitária destinada simultaneamente à rede rodoviária e à circulação rodoviária, refere nomeadamente a necessidade de uma **homogeneização das características técnicas** e salienta o objectivo de assegurar um elevado nível de serviços, de informação e de **segurança aos utilizadores**. É, pois, completamente normal que, no âmbito da realização destas redes, a Comunidade se interesse plenamente pelas medidas susceptíveis de reduzir o número de acidentes nas estradas que, actualmente, se saldaram por um terrível tributo, tanto no plano humano como no plano económico.

Este relatório, que tem por objectivo geral uma "verdadeira política rodoviária" identifica sob as rubricas "modernização da rede" e "uma política da circulação" um certo número de objectivos concretos relativos às **necessidades a nível da segurança**.

(1) Ver nomeadamente os capítulos 6, 7, e especialmente, 8 deste relatório (Doc. VII/308/92 fim.) elaborado pelo Grupo de Trabalho Auto-estradas (composto por peritos nacionais e internacionais, no âmbito do no seio do "Comité de Infra-estrutura de Transportes").

- . Trata-se nomeadamente dos seguintes aspectos:
 - . características de superfície das infra-estruturas;
 - . equipamentos dinâmicos (orientação dos condutores e ajudas à circulação). As investigações em curso são objecto dos programas DRIVE e PROMETHEUS no quadro das novas tecnologias, devendo ser assinaladas as respectivas necessidades de normalização;
 - . os equipamentos fixos, e nomeadamente a sinalização vertical e a marcação rodoviária fazendo referência à utilidade da sua uniformização pelo menos nos grandes eixos.
- . Em matéria de equipamentos fixos, o documento interpretativo sobre a exigência de segurança no que se refere à infra-estrutura, referido no ponto 3.1.3., constitui a base sobre a qual serão harmonizadas as normas europeias, que abrangerão, nomeadamente, os seguintes aspectos:
 - . a resistência do pavimento às derrapagens em função dos materiais utilizados;
 - . a resistência à derrapagem e visibilidade diurna e nocturna das marcações rodoviárias;
 - . especificações técnicas da sinalização rodoviária (excluindo a escolha das formas, cores e pictogramas);
 - . as características essenciais dos equipamentos rodoviários permanentes (dispositivos anti-derrapagem e barreiras de segurança, dispositivos de absorção de embates, etc.), nomeadamente no que respeita à sua adaptação às diferentes categorias de veículos.
- . Na sequência desse relatório, a Comissão transmitiu ao Conselho e ao Parlamento uma comunicação que contém uma proposta de decisão relativa à criação de uma rede rodoviária transeuropeia (COM(92)231 final), implicando, nomeadamente, um sistema europeu unificado para a tipologia e a sinalização rodoviárias (artigo 3º). O Conselho, na sua sessão de 15 de Março de 1993, emitiu uma opinião favorável.

Paralelamente à actualização das Convenções de Viena no âmbito das Nações Unidas em Genebra⁽¹⁾, a Comissão encomendou uma série de estudos relativos, por um lado, à sinalização de direcção e, por outro, à sinalização de polícia, de modo a poder, numa primeira fase, examinar as divergências dos Estados-membros, tendo sido precisado que a sinalização temporária foi já objecto de um estudo.

Os resultados desses estudos permitirão à Comissão examinar a utilidade de que se reveste a eventual harmonização de certos sinais.

Por fim, e ainda neste domínio, as acções que são objecto do ponto 4.2.1. devem igualmente desempenhar o seu papel e complementar as iniciativas acima referidas. Com efeito, o intercâmbio de informações sobre os aspectos técnicos da infra-estrutura relacionados com a segurança rodoviária e com a partilha do "saber-fazer" neste domínio deve ser especialmente reforçado, podendo a Comissão desempenhar uma função de organização e coordenação.

4.2.6 Medidas a favor de uma melhoria da segurança dos transportes de matérias perigosas por estrada.

Perante o volume crescente dos transportes de mercadorias perigosas por estrada, e tendo como objectivo melhorar a segurança e a prevenção dos acidentes de consequências não só dramáticas para as vidas humanas mas também por vezes catastróficas e irreversíveis para o ambiente, a Comissão proporá completar as medidas existentes recordadas no ponto 2.3.1 por meio de:

- introdução de medidas comunitárias para a aplicação ao tráfego nacional e a aplicação uniforme no tráfego internacional dos acordos internacionais (ADR/RID) para o transporte das mercadorias perigosas;
- instauração de procedimentos uniformes em matéria de controlo dos veículos que transportam matérias perigosas.
- harmonização das condições de formação de condutores de veículos destinados a este tipo de transportes.

4.2.7. Problemas relacionados com determinados aspectos da publicidade susceptíveis de serem prejudiciais para a segurança rodoviária

Este problema é objecto de reflexão por parte dos poderes públicos e de organizações não-governamentais consagradas à segurança e à prevenção rodoviária.

(1) Convenções de Viena de 1968 sobre a circulação e sobre a sinalização rodoviárias completadas pelos acordos europeus de 1971 e pelo protocolo de 1973 sobre as marcações rodoviárias.

Este problema foi abordado durante o Ano Europeu da Segurança Rodoviária (1986) tendo sido incluído nas acções sugeridas pelo Parlamento Europeu (relatório SEEFELD).

Em 1989, o Comité da Segurança Rodoviária da CEMT (Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes) elaborou um relatório sobre esta questão, que deu origem a uma resolução⁽¹⁾ intitulada "Publicidade prejudicial à segurança rodoviária".

A Comissão considera que, respeitando-se embora a liberdade de expressão e de criação dos responsáveis pelos meios de comunicação, é importante velar a nível comunitário pelos princípios da segurança rodoviária e da defesa dos consumidores.

A Comissão pretende, pois, iniciar um diálogo com as organizações interessadas, nomeadamente com as que agrupam a nível comunitário os construtores automóveis e as associações de consumidores, a fim de analisar a possibilidade de definir um "European code of conduct" pelo qual os construtores se comprometeriam, como já é o caso em certos Estados-membros, a não actuar em sentido contrário aos objectivos da segurança rodoviária nas suas mensagens publicitárias.

(1) Resolução na 56 (COM(89)37) adoptada pelo Conselho dos Ministros dos Transportes, reunido em Paris em 21.11.1989.

5. EXECUÇÃO DO PROGRAMA

O conjunto das acções previstas e em curso, bem como as novas iniciativas acima descritas, constituem a base do conteúdo de um programa de acção em matéria de segurança rodoviária a realizar.

A Comissão toma nota e identifica-se com a vontade expressa pelo Grupo de Trabalho de Alto Nível de peritos governamentais em matéria de segurança rodoviária de continuar as suas reuniões de modo a promover o intercâmbio de informações, e ser consultado e associado ao desenvolvimento e à execução do referido programa. Paralelamente, as organizações não governamentais interessadas serão objecto de consultas por parte da Comissão.

As referidas consultas e a colocação à disposição dos meios necessários para a execução do programa serão efectuadas no âmbito dos procedimentos habituais da Comissão.

6. CONCLUSÃO

A segurança rodoviária é um domínio de primeira importância no âmbito de uma política dos transportes. A sua dimensão social e económica é enorme.

É evidente que as exigências em matéria de segurança poderiam ser da competência exclusiva da Comunidade, na medida em que, por exemplo, afectam a livre circulação dos veículos ou dos serviços de transporte. Por outro lado, a aplicação do princípio da subsidiariedade poderá levar a que se opte pela adopção de certas medidas a outros níveis. Todavia, a alteração do artigo 75^o do Tratado de União Europeia confirma o facto que, mesmo na ausência de uma competência exclusiva, a segurança dos transportes pode ser igualmente abrangida pelas políticas comunitárias, desde que a sua acção seja útil.

Deste modo, numa perspectiva a curto ou a médio prazo, a Comissão prevê desenvolver um certo número de acções, sendo as principais enumeradas no Quadro II do presente documento. Cumpre, no entanto, referir que a Comissão, antes da adopção da resolução do Conselho de 21 de Junho de 1991 (cf. ponto 1.2.), havia já adoptado muitas medidas em diversos domínios da segurança rodoviária, tendo igualmente apresentado um certo número de propostas que se encontram ainda em análise. O conjunto dessas medidas é apresentado no Quadro I, anexo ao presente documento.

Deve-se reconhecer que o pedido do Conselho, apresentado na sua resolução, destinado a avaliar a relação custo/benefício das medidas a incluir no programa de acção não pôde ser satisfeito, devido à falta de um instrumento que permita analisar de forma precisa os efeitos destas medidas a nível comunitário. Daí que a primeira prioridade no programa de acção seja a constituição de uma base de dados não agregados, que permitirá acompanhar as acções propostas bem como a análise e avaliação da situação, com vista, por um lado, a desenvolver uma acção comum na matéria e, por outro, a analisar a oportunidade de apresentar novas iniciativas. Quanto às outras medidas comunitárias propostas, as mesmas constituem, na sua maioria, uma extrapolação de experiências nacionais que foram apresentadas pelo Grupo de Alto Nível.

Por último, cumpre salientar a importância crescente das acções não legislativas desenvolvidas a nível comunitário, com a Comunidade a desempenhar de uma forma crescente um papel de coordenação, por exemplo no âmbito do intercâmbio de conhecimentos e de experiências ou através de recomendações. Este tipo de acções constituem uma parte substancial das medidas propostas no programa.

Na sequência da adopção das iniciativas legislativas em curso, bem como das propostas neste programa, e tendo em conta as medidas não legislativas, a Comissão elaborará, antes do final de 1996, um relatório de avaliação sobre as medidas adoptadas.

ACERVO COMUNITÁRIO

<u>- VEÍCULOS, ASPECTOS TÉCNICOS (2.1)</u>		<u>Data de adopção</u>
92/53/CEE	Recepção dos veículos a motor e dos seus reboques (directiva-quadro) (2.1.1)	18.06.92
	+ Harmonização das regras técnicas no âmbito da recepção	
71/320/CEE	Travagem de certas categorias	26.07.71
- 74/132	" (adaptação)	11.02.74
- 75/524	" (")	25.07.75
- 79/489	" (")	18.04.79
- 85/647	" (")	23.12.85
- 88/194	" (")	24.03.88
- 91/422	" (")	15.07.91
76/756/CEE	Instalação de dispositivos de iluminação e da sinalização luminosa	27.07.76
- 80/233	" (adaptação)	21.11.79
- 82/244	" (")	17.03.82
- 83/276	" (modificação)	26.05.83
- 84/8	" (adaptação)	14.12.83
- 89/278	" (")	28.03.89
- 91/663	" (")	10.12.91
76/115/CEE	Fixações dos cintos de segurança	18.12.75
- 81/575	" (modificação)	20.07.91
- 82/318	" (adaptação)	2.04.82
- 90/629	" (")	30.10.90
77/541/CEE	Instalação dos cintos de segurança e sistemas de retenção	28.06.77
- 81/576	" (modificação)	20.07.81
- 82/319	" (adaptação)	02.04.82
- 90/628	" (adaptação)	30.10.90
89/297/CEE	Protecção lateral dos veículos pesados	13.04.89
91/226/CEE	Sistemas antiprojecção	27.03.91

89/459/CEE	Altura do relevo dos pneumáticos dos veículos de < 3,5 toneladas (2.1.2)	18.07.92
92/6/CEE	Limitadores de velocidade (veículos pesados de > 12 toneladas; autocarros e camionetas de > 10 toneladas (2.1.2)	10.02.92
77/143/CEE	Controlo técnico (2.1.3)	29.12.76
- 88/449	" (modificação)	26.07.88
- 91/225	" (")	27.03.91
- 91/328	" (")	21.06.91
- 92/54	" (")	10.08.92
- 92/55	" (")	10.08.92
. <u>COMPORTEAMENTO DO CONDUTOR</u> (2.2)		
80/1263	Carta de condução (2.2.1)	04.12.80
91/439	"	29.07.91
91/671/CEE	Utilização dos cintos de segurança e de sistemas de retenção para as crianças nos veículos de < 3,5 toneladas (2.2.2)	16.12.91
. <u>MERCADORIAS PERIGOSAS</u> (2.3.1)		
89/684/CEE	Formação profissional (2.3.1)	21.12.89
. <u>REGULAMENTAÇÃO SOCIAL</u> (2.3.2)		
3820/85/CEE	Disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários	20.12.85
3821/85/CEE	Aparelho de controlo	20.12.85
- 3314/90	" (adaptação)	16.11.90
- 3688/92	" (")	21.12.92
88/599/CEE	Procedimentos normalizados	23.11.88

. DISPOSIÇÕES TÉCNICAS (2.3.3)

85/3/CEE	Pesos e dimensões		19.12.84
- 86/360/CEE	"	(modificação)	24.07.86
- 86/364/CEE	"	(placa)	24.07.86
- 88/218/CEE	"	(modificação)	11.04.88
- 89/338/CEE	"	(")	27.04.89
- 89/460/CEE	"	(")	18.07.89
- 89/461/CEE	"	(")	18.07.89
- 91/60/CEE	"	(")	04.02.91
- 92/7/CEE	"	(")	10.02.92

PROPOSTAS EM PODER DO CONSELHO

Data do documento

. VEÍCULOS: ASPECTOS TÉCNICOS

COM (92) 108 final	Sistemas de atrelagem (3.1)	30.03.92
COM (92) 201 final	Resistência ao fogo (3.1)	14.05.92

. COMPORTAMENTO DO CONDUTOR

COM (88) 707 final	Alcoolémia (3.1)	05.01.89
COM (89) 640 final	(modificação)	07.12.89
COM (88) 706 final	Limites de velocidade (veículos utilitários e autocarros) (3.1)	11.01.89
COM (91) 66 final	(modificação)	25.03.91

. MERCADORIAS PERIGOSAS

COM (91) 4 final	Responsável pela prevenção dos riscos (3.1)	11.06.91
COM (92) 327 final	(modificação)	14.08.92

Medidas legislativas a curto ou a médio prazo	Data prevista de adopção pela Comissão	Estudos que podem levar à adopção de medidas legislativas	Outras medidas não legislativas
<p>0 Base de dados comunitária (CARE) - (3.2.4. e 4.2.1.1)</p>	93	<p>0 Medidas específicas para os transportes escolares (3.2.2.)</p>	<p>0 Realização de projectos-piloto sobre testes e validação dos sistemas telemáticos no local (3.3.4.)</p>
<p>0 Segurança dos veículos (Harmonização das normas técnicas no âmbito da recepção)</p>		<p>0 Formação dos condutores de ciclomotores (4.2.3.)</p>	<p>0 Investigação prevista no 4º programa-quadro (4.2.1.3)</p>
<p>. Viaturas particulares (teste do embate, apoio para as cabeças, resistência dos assentos, etc... (3.2.2)</p>	94	<p>0 Codificação das referências adicionais na carta de condução (4.2.3.)</p>	<p>0 Estudo de viabilidade de um ficheiro documental de segurança rodoviária (4.2.1.2)</p>
<p>. melhoria das condições de protecção dos passageiros (4.2.2.)</p>	94	<p>0 Controlo mais eficaz do tempo de condução (taquígrafo) (4.2.4.)</p>	<p>0 Estudo de experiências sobre a condução acompanhado de aprendizagem antecipada ou de carta de condução provisória (4.2.3.)</p>
<p>. Veículos pesados (3.2.2.)</p>		<p>0 Harmonização e homologação dos aparelhos de controlo de alcoolemia (4.2.4.2)</p>	<p>0 Educação rodoviária nas escolas: troca de experiências (4.2.3.)</p>
<p>. dispositivo contra encaixe</p>	94	<p>0 Sinalização e marcação (3.2.3 e 4.2.5.)</p>	<p>0 Análise da incidência das drogas na segurança rodoviária (4.2.4.)</p>
<p>. Veículos de todas as categorias (3.2.2.) (protecção dos condutores, sistemas de aviso, ...)</p>	> 94	<p>0 Infraestrutura</p>	<p>0 Estudo das possibilidades técnicas de adaptar a velocidade às condições da estrada (4.2.4.1)</p>
<p>. 2 rodas (4.2.2.) . dispositivos destinados a impedir o aumento da velocidade</p>	93	<p>. Harmonização em matéria de equipamento fixo (resistência do pavimento às derrapagens... (4.2.5) . Sinalização de direcção (procura de uma abordagem comunitária) (4.2.5.)</p>	

Medidas legislativas a curto ou a médio prazo	Data prevista de adopção pela Comissão	Estudos que podem levar à adopção de medidas legislativas	Outras medidas não legislativas
<p><u>0 Controlo técnico (3.2.2.)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> . Directiva sobre os valores limite de travagem admissíveis . Directiva sobre o CT dos limitadores de velocidade <p><u>0 Matérias perigosas (4.2.6.)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> . Directiva-quadro de harmonização das legislações dos E.M. . Normalização dos procedimentos de controlo <p><u>0 Controlo do tempo de condução (4.2.4.)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> . Regulamento que introduz um aparelho de controlo digital 	<p>93</p> <p>94</p> <p>93</p> <p>94</p> <p>94</p>	<p>0 Teste de embate (estudo para desenvolver um novo procedimento) (4.2.2)</p>	<p>0 Renovação das campanhas sobre o álcool e a condução (4.2.4.2)</p> <p>0 Publicidade prejudicial à segurança rodoviária: definição de um "European code of conduct" (4.2.7.)</p>

LINHAS DE ORIENTAÇÃO E DOMÍNIOS DE ACÇÃO PRIORITÁRIOS

**para um programa comunitário de
segurança rodoviária**

**Grupo de Trabalho de Alto Nível dos
Representantes dos Governos**

Relatório final Abril de 1992

Índice

1. INTRODUÇÃO

- Resolução do Conselho
- Actual situação da segurança rodoviária
- Relatórios de outras organizações
- Actuais iniciativas e actividades da Comunidade Europeia
- Actividades do Grupo de Trabalho de Alto Nível

2. OBJECTIVOS GERAIS

- Objectivos a longo e a médio prazo
- Critérios de definição das prioridades
- Critérios que permitem seleccionar o nível de acção (comunitário ou outro)

3. CONCLUSÕES - PROGRAMA DE ACCÃO

- Linhas de orientação
- Domínios de acção prioritários
- Meios

ANEXOS

1. Resolução do Conselho de 21 de Junho de 1991
2. Estatísticas relativas as acidentes ocorridos na Comunidade

A segurança rodoviária na Comunidade

1. INTRODUÇÃO

1.1. Em 21 de Junho de 1991 o Conselho e os representantes dos Governos dos Estados-membros, reunidos no âmbito do Conselho, adoptaram uma resolução através da qual:

- reafirmaram a importância de que se reveste o aumento da segurança rodoviária;
- solicitaram à Comissão a elaboração e a execução de um programa comunitário de medidas concretas e a aproximação das acções dos Estados-membros;
- convidaram a Comissão a reunir um Grupo de Trabalho de Alto Nível com vista a definir os objectivos e as modalidades de realização do referido programa.

Na sequência desta resolução (cujo texto se encontra no anexo 1) foi convocado pela Comissão o Grupo de Trabalho de Alto Nível dos representantes governamentais, constituindo o presente relatório a síntese dos resultados desses trabalhos que permitiram estabelecer objectivos, linhas de orientação e domínios de acção prioritários. As propostas apresentadas pelos membros do Grupo com vista ao desenvolvimento desses domínios de acção constituíram uma base de referência utilizada pela Comissão na elaboração do programa comunitário de segurança rodoviária que deseja transmitir ao Conselho.

1.2. Apesar das anteriores iniciativas levadas a cabo tanto a nível dos Estados-membros como da Comunidade e de entre as quais se destaca o Ano Europeu da Segurança Rodoviária 1986, o nível de segurança rodoviária no território comunitário continua a ser, na melhor das hipóteses, insuficiente. Tal como é demonstrado no anexo 2, o número total de acidentes corporais estabilizou-se durante os últimos anos em 1,2 milhões enquanto o número de vítimas permanece praticamente ao nível intolerável de 50 000 mortos e de mais de 1,6 milhões de feridos por ano.

Para além disso, certos peritos avaliam os custos económicos para a Comunidade em cerca de 70 000 milhões de ecus por ano. Este valor constitui uma média, variando as estimativas entre 45 e 90 mil milhões de ecus.

- 1.3. Apesar das assustadoras perdas a nível económico e em termos de vidas humanas, a atenção do público e os esforços consagrados à segurança rodoviária continuam a permanecer aquém dos resultados que poderiam suscitar epidemias de efeito equivalente. Tal facto poder-se-á atribuir à dispersão dos acidentes rodoviários e às complexas interacções entre elementos humanos e técnicos que estes implicam. No entanto, como o explicou já através de uma imagem um antigo Ministro dos Transportes: "se três aviões de grande capacidade se despenhassem no espaço de uma semana causando a morte de 1 000 pessoas a indústria aeronáutica seria gravemente afectada enquanto que, na Comunidade, nos acomodamos cada semana à ocorrência de 1 000 mortos nas nossas estradas". Consciente do facto de que tal situação se havia tornado insustentável o Conselho afirmou a necessidade urgente de definir uma política de segurança rodoviária coerente e eficaz bem como um programa de acção.
- 1.4. O número das vítimas e os outros dados constantes do anexo 2, bem como os estudos mencionados acima evidenciam a existência de uma grande disparidade entre os Estados-membros no que se refere à segurança rodoviária e à sua incidência nas diferentes categorias de utilizadores, muito embora seja difícil estabelecer comparações precisas e aceitáveis.
- 1.5. Os relatórios precedentes da Comissão, da Assembleia e de outros órgãos, bem como a Resolução do Conselho sobre o Ano Europeu da Segurança Rodoviária 1986⁽¹⁾ chamaram a atenção para a amplitude dos esforços exigidos no sentido de aumentar a segurança rodoviária e indicaram os diferentes níveis de acção a adoptar.

(1) Resolução do Conselho e dos Representantes dos Governos dos Estados-membros das Comunidades Europeias reunidos no âmbito do Conselho, de 19 de Dezembro de 1984, sobre a segurança rodoviária (84/C341/01)

No seu recente e muito completo relatório, o Grupo Gerondeau⁽¹⁾ aborda problemas complexos a nível de segurança rodoviária e distingue 80 medidas eficazes sem no entanto as classificar por ordem de prioridade. O relatório conclui que, apesar das suas diferentes intervenções, a Comunidade não elaborou nem executou ainda uma doutrina coerente em matéria de segurança rodoviária. Abstraindo do debate sobre as competências da Comunidade em matéria de segurança rodoviária é possível, por um lado, recorrer ainda à adopção de directivas e, por outro, desenvolver um novo tipo de modalidades de acção relacionadas com a coordenação e com a sensibilização em colaboração estreita com os Estados-membros e com os organismos interessados na segurança rodoviária. Diversos relatórios de peritos abordam, tendo em conta estes elementos, os problemas inerentes à organização cuja solução permitiria realizar os objectivos da segurança rodoviária.

1.6 Entretanto, a Comunidade intervém igualmente de diversas formas no domínio da segurança rodoviária, estando previstas outras acções. Sendo assim

a) adoptou diversas disposições relativas a:

- construção dos veículos;
- pneumáticos;
- cartas de condução;
- controlo técnico dos veículos;
- uso do cinto de segurança;
- limitadores de velocidade para os veículos pesados, autocarros e camionetas;
- pára-brisas de segurança

b) forneceu ao Conselho disposições sobre:

- alcoolemia;
- as limitações de velocidades aplicáveis a certas categorias de veículos;

(1) Relatório do Grupo de Peritos de Alto Nível para uma Política Europeia de Segurança Rodoviária - Fevereiro 1991

2. OBJECTIVOS GERAIS

2.1. Antes de iniciar um programa comunitário em matéria de segurança rodoviária susceptível de obter resultados satisfatórios, importa definir os seus objectivos gerais. Para tal é necessário considerar

a) a importância do estabelecimento de metas ou de objectivos quantitativos;

b) que é necessário definir a que nível tais objectivos devem ser definidos (comunitário, nacional).

O presente relatório refere-se naturalmente à dimensão comunitária da segurança rodoviária devendo ser entendido à luz desse objectivo.

2.2. No que respeita ao objectivo comunitário geral seria concebível, teoricamente pelo menos, fixar um objectivo quantitativo distinto do dos Estados-membros. O objectivo a longo prazo (10-15 anos) para a Comunidade no seu conjunto poderia por exemplo, tal como o sugere o relatório Gerondeau, consistir numa redução de 20 a 30% do número das vítimas de acidentes da estrada. Segundo este relatório, esse objectivo poderia ser realizado a um ritmo variável consoante os Estados-membros podendo os países afectados pelos problemas mais graves esforçar-se por obter reduções superiores a esta média. A definição dos objectivos a médio prazo (5 anos) para a Comunidade no seu conjunto seria naturalmente mais difícil.

2.3. O Grupo de Alto Nível examinou profundamente a oportunidade de estabelecer objectivos quantitativos, o que é já feito por alguns Estados-membros que apresentam bons argumentos a seu favor, nomeadamente a nível das vantagens políticas e práticas que representa o facto de fornecerem indicações precisas em termos de planificação. Noutros Estados-membros, que reconhecem o interesse de que se revestem tais objectivos, as experiências foram menos concludentes.

- c) procedeu ao estudo das disposições sobre:
 - o reforço das normas técnicas relativas aos veículos particulares e aos veículos pesados;
 - a sinalização e o equipamento rodoviários;
- d) empreendeu investigações e a outras actividades não legislativas:
 - o programa DRIVE;
 - certos elementos de EURET⁽¹⁾;
 - o banco de dados estatísticos CARE sobre a segurança rodoviária

1.7 O Grupo de Alto Nível dos Representantes dos Governos reuniu-se em quatro ocasiões, em 20 de Setembro, em 5 de Dezembro de 1991, em 17 de Fevereiro e 10 de Abril de 1992. Estabeleceu igualmente relações informais entre os seus representantes e a Comissão bem como no âmbito do referido grupo. Para além disso, o grupo tomou nota de que a Comissão, com base nas primeiras orientações do grupo, consultou para além disso associações não governamentais interessadas na segurança rodoviária tais como a AIT/FIA⁽²⁾, a PRI⁽³⁾, a IRU⁽⁴⁾, a ACEA⁽⁵⁾, a FRI⁽⁶⁾, a FEVR⁽⁷⁾, a ECF⁽⁸⁾ e a IFP⁽⁹⁾ e que está em contacto directo e constante com organismos governamentais internacionais tais como a OCDE, CEMT, a ONU/CEE e a OMS, seguindo com toda a atenção a recente iniciativa da assembleia com vista à elaboração de um novo relatório sobre a segurança rodoviária.

-
- (1) Programa de investigação da Comissão no domínio dos transportes
 - (2) (Alliance Internationale du Turisme, (Aliança Internacional do Turismo)
Federation Internationale Automobile, (Federação Internacional Automóvel)
 - (3) Prevention Routière Internationale, (Prevenção Rodoviária Internacional)
 - (4) "Union Internationale des Transports Routiers, (União Internacional dos Transportes Rodoviários)
 - (5) "Association des Constructeurs Europeens d'Automobiles", (Associação dos Constructores Europeus de Automóveis)
 - (6) "Federation Routière Internationale, (Federação Rodoviária Internacional)
 - (7) "Federation Européenne des Victimes de la Route", (Federação Europeia das Vítimas da Estrada)
 - (8) "European Cyclist Federation", (Federação Europeia dos Ciclistas)
 - (9) "International Federation of Pedestrians", (Federação Internacional dos Peões)

Em certos casos, apesar da introdução de medidas de segurança específicas, a segurança rodoviária sofreu uma deterioração global sob o efeito de outros factores mais importantes entre os quais, nomeadamente, o aumento do tráfego. Verificaram-se igualmente casos em que as campanhas foram inesperadamente coroadas de êxito e em que os objectivos foram facilmente ultrapassados. Por este motivo, o grupo é do parecer de que seria prematureo estabelecer objectivos quantitativos para o conjunto da Comunidade numa fase em que esta começa apenas a empenhar-se no domínio da segurança rodoviária. Prevê-se no entanto uma vigilância atenta da realização dos objectivos nacionais e a exploração dos resultados desta experiência com o objectivo de definir a futura política comunitária em matéria de segurança rodoviária.

2.4. Nestas circunstâncias, torna-se ainda mais importante definir objectivos qualitativos no quadro de uma estratégia de conjunto coerente de criação de uma cultura e de um espaço europeus homogéneos em matéria de segurança rodoviária. Para tal, foram propostas ideias e princípios de base:

- a) ter em conta a segurança rodoviária no decurso dos trabalhos relativos a outros projectos e políticas nomeadamente, a dos transportes, à escala tanto comunitária como nacional;
- b) promover uma condução moderada;
- c) definir as normas necessárias para melhorar a segurança dos veículos;
- d) conceder mais atenção às causas dos acidentes mais importantes e às categorias de utilizadores mais vulneráveis.

- 2.5. No que respeita à alínea a), o grupo interrogou-se sobre a oportunidade de uma directiva-quadro que impusesse a tomada em conta da segurança rodoviária na política dos transportes ou de outras políticas comunitárias à semelhança do que é já feito no domínio do ambiente. Foi referido que este princípio foi já introduzido nos projectos actualmente propostos para o segundo programa de investigação DRIVE.

O Grupo considera que, mesmo na ausência de uma tal directiva-quadro, a tomada em conta da segurança rodoviária na política comum dos transportes ou nas outras políticas comunitárias deve, doravante, ser efectiva. As alíneas b), c) e d) são aceites enquanto objectivos pertinentes. O Grupo considera que o conceito da "Condução moderada" tem uma aplicação muito vasta, especialmente no quadro da informação, da educação e da publicidade e abrange os três elementos de que depende a segurança ou seja, o utilizador, a infra-estrutura e os veículos. Aumentar o grau de segurança dos veículos constitui um aspecto que interessa especialmente e de uma forma muito directa à Comunidade Europeia dado o seu papel predominante ao nível da determinação das normas dos veículos e uma vez que se tornou patente que certas categorias de utilizadores vulneráveis não beneficiaram da melhoria das normas de segurança impostas aos outros utilizadores.

- 2.6. Dada a heterogeneidade das medidas nacionais/comunitárias, legislativas ou não, destinadas a aumentar a segurança rodoviária, os membros do Grupo de Alto Nível estabeleceram uma lista de temas específicos relacionados com a segurança rodoviária e indicaram se as medidas correspondentes deveriam ser tomadas à escala comunitária ou nacional.
- 2.7. Foram seguidamente debatidos ao nível do grupo os possíveis critérios de classificação por ordem de prioridade das medidas propostas pelo relatório GERONDEAU tendo em conta as iniciativas da Comissão actualmente em curso :

- a) Relação custos/benefícios: este critério permite comparar dois valores, nomeadamente a diminuição prevista do número de vítimas e dos danos materiais resultantes da introdução da medida proposta e o custo directo do equipamento e da mão-de-obra necessários tendo em conta os seus outros efeitos, nomeadamente sobre o ambiente;
 - b) Aceitação do público: este critério, intimamente ligado ao critério c), procura avaliar em que medida as dificuldades ou os custos suplementares serão aceites pelos interessados;
 - c) Capacidade de aplicação: este critério corresponde aos meios de policiamento e idênticos susceptíveis de serem afectados à segurança rodoviária e ao papel do sistema judiciário que deverá definir, para as infracções, sanções com vasta aceitação na sociedade;
 - d) Circunstâncias políticas: podem constituir um critério pertinente na medida em que um acidente grave pode criar um clima favorável para uma acção legislativa ou não em matéria de segurança rodoviária;
 - e) Finalmente, as acções sociais ou educativas a longo prazo não devem ser negligenciadas, especialmente aquando da avaliação das acções com vista a uma alteração dos comportamentos.
- 2.8. Finalmente, ao examinar o papel especial que deverá ser desempenhado pela Comunidade o Grupo salienta que será necessário acrescentar a esta lista de critérios gerais:
- a) uma incidência sobre as medidas relativamente às quais a acção comunitária amplificará o efeito das medidas nacionais e/ou regionais;

b) o reconhecimento da necessidade de uma acção à escala comunitária nos casos em que o Tratado impede os Estados-membros de intervirem como por exemplo no domínio da construção dos veículos.

2.9. O grupo reexaminou, à luz das considerações acima apresentadas, as respostas iniciais ao questionário da Comissão e reviu uma parte da classificação nelas contida. As acções e as prioridades foram igualmente examinadas tendo em conta os três elementos "clássicos" constitutivos da segurança rodoviária: os utilizadores, os veículos e a infra-estrutura. Tal análise demonstrou claramente que muito embora as principais intervenções da Comunidade no domínio da segurança rodoviária tenham, durante muito tempo, incidido sobre os próprios veículos, a segurança desempenhou um papel por vezes secundário no esforço de realização do mercado interno e na supressão dos entraves técnicos ao comércio antes da entrada em vigor do Acto Único Europeu. Em virtude do novo artigo 100q-A do Acto Único a garantia de um nível de protecção elevado torna-se obrigatória, o que concede à segurança maior importância nos regulamentos comunitários sobre os veículos e implica a definição de elevadas normas de segurança.

3. CONCLUSÕES - PROGRAMA DE ACCÃO

3.1. O Grupo de Alto Nível, tendo em conta as acções e iniciativas da Comissão actualmente em curso considera que, de modo a ser realmente eficaz e a ter uma incidência considerável sobre o número de vítimas e os custos económicos hoje em dia intoleravelmente elevados dos acidentes, a política comunitária deve incidir sobre alguns domínios de acção altamente prioritários.

Após análise das prioridades dos Estados-membros e das acções em curso a nível da Comissão, o Grupo de Alto Nível chegou às seguintes conclusões:

- 3.1.1 As acções comunitárias em matéria de segurança rodoviária deveriam ser consideravelmente reforçadas, tanto no domínio legislativo como em outros domínios;
- 3.1.2. As acções e iniciativas comunitárias deveriam ser avaliadas não somente segundo os outros critérios comuns mas também segundo o critério do "valor acrescentado" com que contribuem relativamente às actividades em curso nos Estados-membros;
- 3.1.3. De entre as numerosas iniciativas comunitárias úteis e realizáveis a longo prazo, a prioridade deverá, neste momento, incidir sobre os seguintes domínios de acção:
 - a) medidas com vista a moderar a velocidade;
 - b) o problema do álcool e da condução;
 - c) formação dos utilizadores, incluindo os condutores, bem como uma educação rodoviária nas escolas;
 - d) melhoria da segurança activa e passiva dos veículos;
 - e) intercâmbio de informações e de experiências, criação de um banco de dados comunitário;

- f) luta contra a publicidade com efeitos negativos para a segurança rodoviária, nomeadamente a que valoriza a velocidade dos veículos;
- g) aspectos ligados à infra-estrutura e à sua relação com a segurança rodoviária;

3.2. Seguidamente, o Grupo concentrou a sua atenção sobre as medidas concretas possíveis e as modalidades de intervenção através das quais a Comunidade deveria desenvolver os domínios de acção prioritários acima referidos.

Do programa comunitário que a Comissão apresentará ao Conselho com base no presente relatório, fazem parte diversas propostas relativas a tais medidas e modalidades de intervenção.

3.3. No decurso dos trabalhos do Grupo e, nomeadamente, no que se refere às tarefas relacionadas com modalidades de acção não legislativas (intercâmbio de informações e acções de investigação em comum) foi analisada a questão dos meios necessários para a concretização do programa.

O grupo analisou diversas propostas de sistemas de organização, algumas das quais com origem fora do Grupo, e que preconizavam a criação de uma agência ou de um Conselho de segurança rodoviária "independente", análoga à Agência Europeia do Ambiente ou às instituições "federais" americanas ou canadianas competentes em matéria de segurança rodoviária. Sem excluir de forma definitiva o exame de tais opções num futuro mais longínquo, o Grupo de Alto Nível - identificando-se com os pareceres dos Estados-membros e da Comissão - considera que a segurança rodoviária é e deverá continuar a ser essencialmente uma questão do domínio público, devendo fazer parte da política governamental.

O Grupo de Alto Nível concluiu que seria, neste momento, prematuro criar um organismo independente ou mesmo definir a estrutura definitiva de um eventual organismo responsável pela segurança rodoviária.

- 3.4. É no entanto essencial assegurar a continuidade da aplicação do programa acima referido. Por este motivo, decidiu-se que o Grupo de Trabalho de Alto Nível deverá continuar a obra que com tanto êxito iniciou, definindo o conteúdo e as prioridades do programa comunitário para a segurança rodoviária e criando laços mais estreitos entre os Estados-membros e a Comissão.

Para além disso, as organizações internacionais interessadas na segurança rodoviária deveriam, sempre que necessário, ser associadas aos trabalhos da Comunidade.

- 3.5. No que se refere à decisão de funcionar de forma permanente o Grupo deseja, para além das consultas pontuais entre a Comissão e os grupos de peritos governamentais aquando da preparação de iniciativas legislativas concretas, cooperar com a Comissão e ser consultado pela mesma, nomeadamente no que respeita a actividades não legislativas em que a Comunidade deva desempenhar um novo papel. Trata-se, nomeadamente, das seguintes tarefas:

- intercâmbio de experiências;
- organização de campanhas comunitárias de publicidade/sensibilização;
- apoio às actividades dos Estados-membros no domínio da segurança rodoviária;
- exploração dos resultados da base CARE de dados estatísticos sobre a segurança rodoviária;
- estudo e acompanhamento da segurança rodoviária nos Estados-membros e posterior elaboração de relatórios;
- tomada em carga de outras tarefas novas ou suplementares.

- 3.6. O Grupo sublinha - no que respeita à sua conclusão sobre os recursos necessários - que o nível actual dos recursos, tanto humanos como financeiros, atribuídos à segurança rodoviária no âmbito da Comissão, é insuficiente para a realização de um tal programa e considera que os meios utilizados deveriam ser reforçados de acordo com os procedimentos administrativos habituais.

CONSELHO

RESOLUÇÃO DO CONSELHO E DOS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS
ESTADOS-MEMBROS, REUNIDOS EM CONSELHO

de 21 de Junho de 1991

relativa a um programa de acção comunitário em matéria de segurança
rodoviária

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS E OS REPRESENTANTES DOS GOVERNOS DOS
ESTADOS-MEMBROS DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, REUNIDOS EM CONSELHO,

Tendo em conta a resolução do Parlamento Europeu, de 13 de Março de 1984,
relativa à adopção de um programa de medidas comunitárias tendo em vista a
promoção da segurança rodoviária⁽¹⁾, e a resolução do Conselho e dos
Representantes dos Governos dos Estados-membros das Copmidades Europeias, de
19 de Dezembro de 1984, reunidos em Conselho, relativa nomeadamente ao Ano
Europeu da Segurança Rodoviária na Comunidade (1986)⁽²⁾,

Tendo em conta o relatório do Parlamento Europeu de 1987 sobre o Ano da
Segurança rodoviária,

Tendo em conta a comunicação da Comissão ao Conselho, de 9 de Janeiro de 1989,
"Segurança rodoviária: uma prioridade para a Comunidade",

Considerando que é de prever no futuro um aumento da circulação rodoviária,
nomeadamente na sequência da realização do mercado interno em 1992;

Considerando que os dofrimentos humanos e o custo social causados pelos
acidentes rodoviários, que provocam todos os anos mais de 50 000 mortos e de
1 500 000 feridos, constituem uma situação inaceitável tanto do ponto de vista
moral e político como numa perspectiva económica e social;

(1) JO nº C 104 de 16.4.1984, p. 38.

(2) JO nº C 341 de 21.12.1984, p. 1.

Considerando que, nestas circunstâncias, se deve consagrar um esforço especial à melhoria da segurança rodoviária em todos os domínios que contribuam para a luta contra os acidentes de trânsito, incluindo o fabrico e o equipamento de veículos;

Considerando que é necessário empreender acções a nível comunitário para reforçar as acções nacionais, quando for previsível uma maior eficácia da acção comum relativamente às medidas tomadas de forma individual e não coordenada pelos Estados-membros,

REAFIRMAM a importância de que se reveste a melhoria da segurança dos transportes, nomeadamente dos transportes rodoviários;

SOLICITAM à Comissão que elabore e implemente um programa comunitário de medidas concretas destinadas a realizar novas iniciativas comuns e a aproximar as actuais experiências nacionais nos diversos domínios de acção e investigação que actuam na luta contra os acidentes rodoviários e as consequências destes para as vítimas;

CONVIDAM a Comissão a reunir um grupo de trabalho de alto nível, composto por representantes dos Governos dos Estados-membros, que proceda à definição dos objectivos e das modalidades de realização deste programa de segurança rodoviária, tendo simultaneamente em conta as acções e os estudos já realizados e as iniciativas em curso neste domínio;

CONSIDERAM que esse grupo de trabalho deverá proceder à avaliação da relação custos/vantagens das medidas a incluir no programa;

CONVIDAM a Comissão a apresentar ao Conselho, até Dezembro de 1991, um relatório eventualmente acompanhado das primeiras propostas de execução do referido programa a partir de 1992.

Anexo 2

Acidentes rodoviários na Comunidade Europeia

Número de mortos 1975 - 1991 (a)

<u>País</u>	<u>1975</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>	<u>1988</u>	<u>1990</u>	<u>1991 (b)</u>
B Bélgica	2 346	2 396	1 801	1 967	1 978	1 881
DK Dinamarca	827	690	772	713	634	604
D R.F.A.	14 870	13 041	8 400	8 213	7 906	7 465
						(c)
GR Grécia	1 187	1 372	1 908	1 692	1 945	1 955
E Espanha	5 833	6 522	6 374	8 252	9 032	8 843
F França	14 166	13 499	11 387	11 497	11 215	10 325
IRL Irlanda	586	564	410	463	478	439
I Itália	10 177	9 135	7 629	7 425	7 085	9 095
L Luxemburgo	124	98	79	84	70	80
NL Países Baixos	2 321	1 997	1 438	1 366	1 376	1 289
P Portugal	3 479	2 941	2 438	3 294	3 140	3 564
UK Reino Unido	6 679	6 239	5 342	5 230	5 402	4 700

CE Com. Europeia	62 595	58 494	47 978	50 196	50 261	50 240
Outros CEMT(7)	17 283	14 778	15 507	17 813	17 201	

CEMT (19)	79 878	73 272	63 485	68 009	67 462	

USA Estados Unidos	44 425	51 091	43 825	47 093		
J Japão	14 206	11 752	12 039	13 447		

Fonte: CEMT

Nota: a) Número de mortos convertido numa base "em 30 dias"

b) Estimativa com base em dados provisórios 1991.

c) D =11 Länder.

FICHA FINANCEIRA

COMPONENTE 1: IMPLICAÇÕES FINANCEIRAS

1. DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO: Programa comunitário de segurança rodoviária.
2. RUBRICAS ORÇAMENTAIS IMPLICADAS: B2-702
podem ser implicadas outras rubricas (por exemplo: investigação).
3. BASE JURÍDICA: Artigo 75^o do Tratado.
4. DESCRIÇÃO DA ACÇÃO:
 - 4.1 Objectivos específicos da acção:

O programa proposto pela Comissão tem por objectivo promover e desenvolver a segurança rodoviária na Comunidade, através de medidas legislativas e não legislativas.
 - 4.2 Duração: Permanente.
 - 4.3 População abrangida:

Estados-membros e, através deles, o conjunto da população da Comunidade.
5. CLASSIFICAÇÃO DAS DESPESAS OU DAS RECEITAS:
 - 5.1: DNO.
 - 5.2 DD.
 - 5.3 Tipos de receitas: nenhuma.
6. NATUREZA DAS DESPESAS OU DAS RECEITAS:
 - 6.1 Subvenção a 100%: não.
 - 6.2 Subvenção para co-financiamento com outras fontes do sector público e/ou privado: sim.
 - 6.3 Bonificação de juros: não.
 - 6.4 Outras: Estudos.
 - 6.5 Está previsto um reembolso parcial ou total da contribuição financeira comunitária caso a acção apresente resultados económicos positivos? Não.
 - 6.6 A acção proposta implicará uma modificação do nível das receitas? Não.

7. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

7.1 Modo de cálculo do custo total da acção

No plano comunitário, as acções necessárias exigirão frequentemente estudos conformes às regras habituais da Comissão.

Actualmente, não é possível quantificar o custo total da acção, devido ao carácter global do programa apresentado e ao facto de ainda não existirem orientações do Conselho sobre as propostas formuladas pela Comissão que deverão traduzir-se em acções concretas e quantificáveis.

Os montantes exigidos por este programa inscrever-se-ão no quadro das futuras perspectivas financeiras para o período 1993-1997.

7.2 Ventilação por elementos da acção:

Ventilação	Orçamento 93	APO 94	Varição em %
-Estudos			
-Recolha de dados	p.m.	p.m.	
-Outros			

7.3 Despesas administrativas directamente associadas a esta acção:

Nenhumas.

7.4 Calendário indicativo das dotações para autorizações:

Em milhões de ecus					
Orçamento 1993	APO 1994	Programação indicativa			
		1995	1996	1997	1998 e seguintes
Rubr. orçam. B2-702 (em parte) 1.8	1.8	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

8. DISPOSIÇÕES ANTI-FRAUDE PREVISTAS NA PROPOSTA DE ACÇÃO

Procedimento normal.

COMPONENTE 2: DESPESAS ADMINISTRATIVAS (PARTE A DO ORÇAMENTO)

Nenhumas.

COMPONENTE 3: ELEMENTOS DE ANÁLISE CUSTO-EFICÁCIA

9. ELEMENTOS DE ANÁLISE CUSTO-EFICÁCIA

9.1 Objectivos

A segurança dos transportes rodoviários é uma medida de acompanhamento da política comum dos transportes.

9.2 Justificação da acção

Uma vez que o objectivo final é o de melhorar a segurança rodoviária, parece legítimo considerar os benefícios para a Comunidade em termos sócio-económicos. Os estudos mais recentes sobre o custo sócio-económico dos acidentes rodoviários (ex. COST 313) estimam o custo de uma morte em cerca de 500 kecus e o custo de um ferido em cerca de 12.5 kecus, em média.

Considerando que os acidentes rodoviários provocam anualmente cerca de 55 000 mortos e mais de 1 500 000 feridos ligeiros ou graves, pode estimar-se o custo sócio-económico global em cerca de 45 mil milhões de ecus por ano.

Os efeitos multiplicadores são desconhecidos.

9.3 Acompanhamento e avaliação da acção:

9.3.1 Indicadores seleccionados:

Relatórios periódicos.

9.3.2 Modalidades e periodicidade da avaliação previstas:

Meios de controlo habituais.

9.4 Coerência com a programação financeira:

9.4.1 A acção está prevista na programação financeira da DG para os anos em causa? Sim.

9.4.2 Indicar a que objectivo mais geral definido na programação financeira da DG corresponde o objectivo da acção proposta:

Política comum dos transportes, segurança dos transportes.

9.4.3 Principais factores de incerteza susceptíveis de afectar os resultados específicos da acção:

Nenhuns.

ISSN 0257-9553

COM(93) 246 final

DOCUMENTOS

PT

07

N.º de catálogo : CB-CO-93-308-PT-C

ISBN 92-77-56760-0

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo