

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 2.6.2003
COM(2003) 311 final

-

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Programa de Acção Europeu

**Reduzir para metade o número de vítimas da estrada
na União Europeia até 2010:
uma responsabilidade de todos**

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Programa de Acção Europeu

Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos

ÍNDICE

SÍNTESE.....	4
1. Desafios a vencer	6
2. Fixar um objectivo de redução do número de vítimas	9
2.1. Um objectivo mobilizador	9
2.2. Assegurar a realização do objectivo.....	9
2.2.1. Adopção de indicadores de resultados	9
2.2.2. Efectuar o balanço intercalar.....	10
3. Um compromisso a todos os níveis de melhorar a segurança rodoviária	10
3.1. O papel da União Europeia	10
3.2. Todos os intervenientes no sistema de transportes estão envolvidos.....	11
3.3. Mobilizar os intervenientes através de uma Carta Europeia da Segurança Rodoviária.....	12
4. Meios de acção da União Europeia.....	12
5. Principais domínios de acção	15
5.1. Incentivar os utilizadores para um melhor comportamento.....	15
5.1.1. Respeito das regras fundamentais da segurança rodoviária pelos utilizadores.....	15
5.1.2. Carta de condução e formação	18
5.1.3. Uso do capacete de protecção	20
5.2. Tirar partido do progresso técnico para melhorar a segurança dos veículos	21
5.2.1. Progressos efectuados na concepção dos veículos.....	21
5.2.2. Informação aos consumidores: o programa europeu de avaliação dos novos modelos de viaturas (EuroNCAP)	22
5.2.3. Protecção em caso de acidente ou segurança passiva	23
5.2.4. Prevenção dos acidentes ou segurança activa	24

5.2.5.	Controlo técnico periódico	28
5.3.	Incentivar a melhoria das infra-estruturas rodoviárias.....	29
5.3.1.	Dados do problema	29
5.3.2.	Elaboração de guias técnicos em matéria de segurança das infra-estruturas	30
5.3.3.	Rede Rodoviária Transeuropeia (RTE).....	31
5.3.4.	Segurança nos túneis	31
5.3.5.	Novo conceito de estrada inteligente e GALILEU	32
5.4.	Segurança do transporte comercial de mercadorias e de passageiros	33
5.5.	Socorro e assistência às vítimas de acidentes rodoviários	36
5.6.	Recolha, análise e difusão dos dados relativos aos acidentes	37
5.6.1.	Dados do problema	37
5.6.2.	Circunstâncias dos acidentes.....	37
5.6.3.	Causas e consequências dos acidentes	38
5.6.4.	Observatório Europeu da Segurança Rodoviária	40
ANEXO 1 – Acidentes de viação – evolução do número de mortes por milhão de habitantes, 1991-2001 Situação de cada Estado-Membro (+ média EUR-15).....		41
ANEXO 2 – Carta Europeia da Segurança Rodoviária.....		45

SÍNTESE

- A segurança rodoviária é uma preocupação em todo o território da União Europeia e de todos os seus habitantes: na Europa dos Quinze, 375 milhões de utentes da estrada, dos quais 200 milhões são titulares de cartas de condução, utilizam 200 milhões de veículos em 4 milhões de quilómetros de estrada.

A mobilidade sempre crescente tem um preço elevado, uma vez que, todos os anos, 1 300 000 acidentes rodoviários provocam mais de 40 000 mortos e 1 700 000 feridos. O custo, directo ou indirecto, desta hecatombe foi avaliado em 160 mil milhões de euros, o que equivale a 2% do PNB da UE.

- Ainda que, globalmente, se verifique uma melhoria lenta e regular do nível de segurança (em 30 anos, no conjunto de países que hoje formam a UE, o volume global do tráfego rodoviário triplicou, enquanto que o número de mortos na estrada baixou para metade), a situação continua a ser socialmente inaceitável e dificilmente justificável para o cidadão.
- A Comissão propôs, assim, no Livro Branco sobre a política europeia de transportes¹, que a União Europeia se atribua como objectivo **reduzir para metade o número de mortos em acidentes de viação no horizonte 2010**. Se bem que a Comunidade venha há muito contribuindo para a segurança rodoviária, nomeadamente através de mais de cinquenta directivas de normalização técnica, e que o Tratado de Maastricht tenha indicado os meios jurídicos de que dispõe a Comunidade para estabelecer regras comuns e tomar medidas², é forçoso constatar a existência de grandes reticências por parte dos Estados-Membros em relação a uma acção a nível comunitário como, por exemplo, a harmonização da taxa máxima de alcoolémia, que está em discussão há doze anos.
- A Comissão proporá uniformizar as regras relativas à **fiscalização** das infracções mais mortíferas e do respeito das regras sociais.
- No contexto de uma proposta relativa às infra-estruturas rodoviárias, a Comissão proporá uma **abordagem dos locais especialmente perigosos**. Uma outra proposta consistirá na reformulação da directiva relativa à **carta de condução**.
- A presente comunicação enuncia igualmente um certo número de medidas directas e de acompanhamento que a Comissão tenciona adoptar para valorizar as acções empreendidas pela União Europeia, nomeadamente o desenvolvimento de **novas tecnologias de segurança** no âmbito dos programas-quadro de investigação, a fim de contribuir com uma mais-valia para os esforços desenvolvidos nos Estados-Membros.

Este programa de acção tem por objectivos:

- incentivar os **utilizadores** a um melhor comportamento, nomeadamente através de uma melhoria do cumprimento da legislação em vigor, da formação inicial e

¹ "A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções" [COM(2001)370 final de 12 de Setembro de 2001].

² Artigo 71º do Tratado que institui a Comunidade Europeia.

continua dos condutores particulares e profissionais e do prosseguimento dos esforços para combater as práticas perigosas,

- tornar os **veículos** mais seguros, nomeadamente através da harmonização técnica e do apoio ao progresso tecnológico; os aspectos relativos às tecnologias electrónicas («eSafety») serão especificados numa próxima comunicação da Comissão relativa às «tecnologias da informação e da comunicação para os veículos inteligentes»,
- melhorar as **infra-estruturas rodoviárias**, nomeadamente através da identificação e da divulgação a nível local das melhores práticas e da eliminação dos pontos negros.
- O programa enumera, nomeadamente, medidas concretas para estabelecer um quadro metodológico para identificação das melhores práticas e para a sua divulgação, por meio da **redacção de guias técnicos**, para melhorar a **recolha e análise dos dados relativos aos acidentes** e aos danos corporais e para continuar a investigação e o desenvolvimento em busca de futuras soluções.
- A Comissão pretende que o programa em questão encontre a adesão e a cooperação de todas as partes interessadas. Para este efeito, propõe um compromisso solene, através da adesão a uma **carta europeia da segurança rodoviária**, a todos os detentores de uma parcela de autoridade, de um poder de decisão, de um poder económico ou social ou de um mandato de representação. Para além do respeito de princípios universais, cada signatário comprometer-se-á a desenvolver acções específicas. Os compromissos assim assumidos serão tornados públicos e o seu cumprimento será objecto de fiscalização.

1. DESAFIOS A VENCER

Anualmente, morrem na União Europeia (EUR-15) mais de 40 000 pessoas e 1 700 000 são feridas na sequência de acidentes rodoviários. Estes acidentes são a principal causa de mortalidade das pessoas com menos de 45 anos e contribuem mais para a redução da esperança de vida do que as doenças cardíacas ou o cancro. O seu custo total para a sociedade foi calculado em mais de 160 mil milhões de euros por ano, o que equivale a 2% do PNB da União – um preço exorbitante a pagar, quando continuam por utilizar soluções pouco onerosas e aceitáveis pelo público.

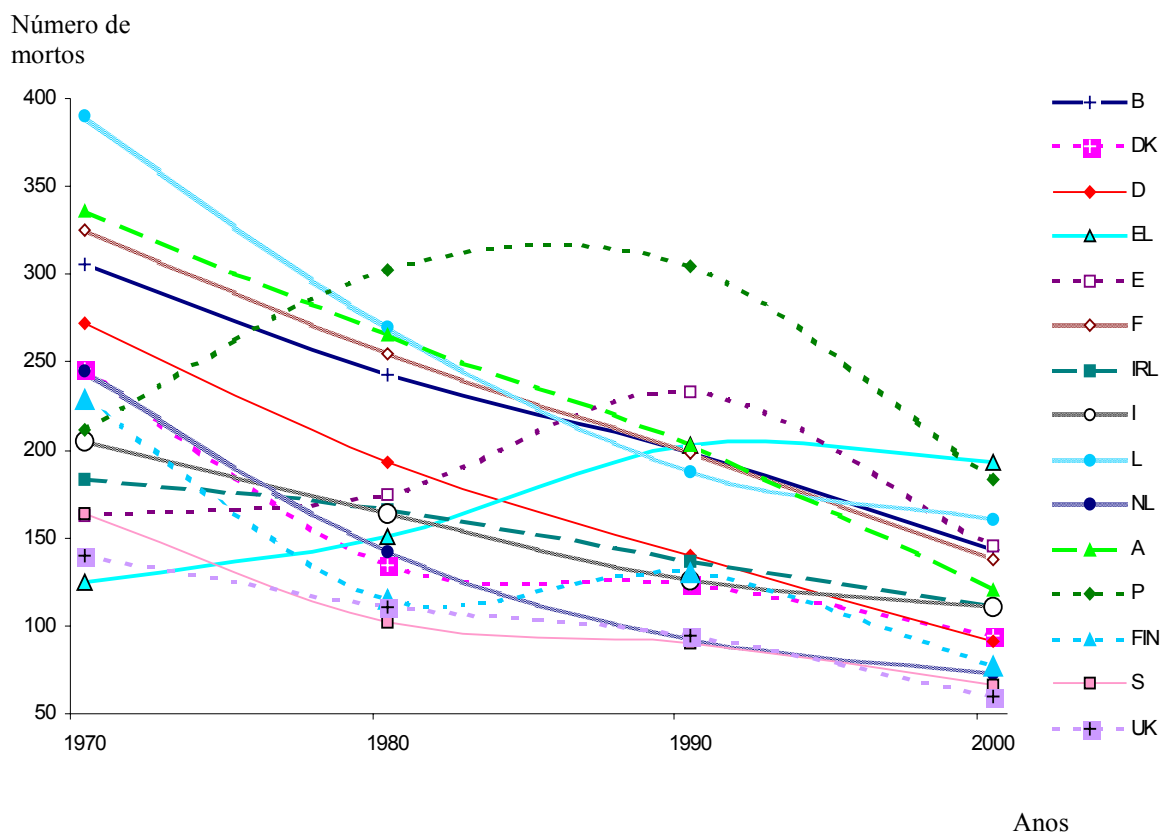
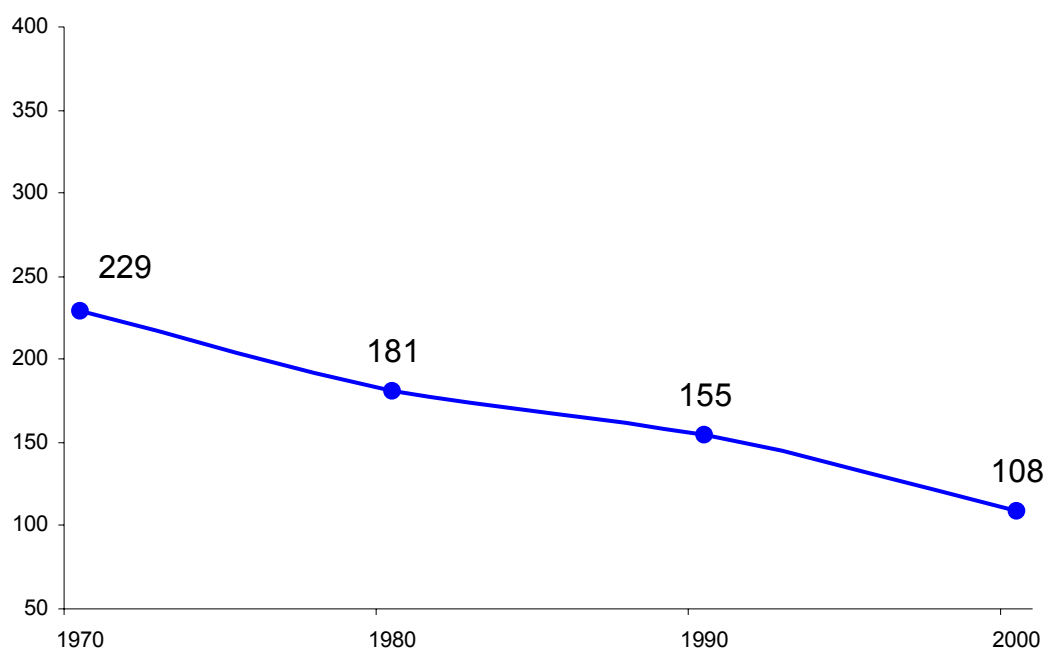


Figura 1a: Acidentes rodoviários, número de mortes por milhão de habitantes em cada Estado-Membro, evolução 1970-2000

(Dados mais detalhados, relativos à última década, figuram no anexo 1)

Fontes: CARE e dados nacionais

Número de mortos



Figura

1b : Acidentes rodoviários, número de mortes por milhão de habitantes, EUR-15, evolução 1970-2000

Assim, é compreensível que a melhoria da segurança rodoviária constitua uma das maiores expectativas dos cidadãos europeus. Para corresponder a esta expectativa, a Comissão anunciou, no seu Livro Branco de 12 de Setembro de 2001³, que elaboraria um programa de acção relativo à segurança rodoviária contendo uma série de medidas a aplicar até 2010.

Para serem eficazes, estas medidas devem ser coerentes e coordenadas com as medidas tomadas aos outros níveis de responsabilidade. Para identificar as medidas que oferecem melhores perspectivas de resultados, a Comissão procedeu a consultas às partes interessadas. Estas consultas puseram em evidência a existência de uma forte corrente favorável à elaboração de um programa de acção europeu. Com as resoluções adoptadas em 2000 e 2001⁴, também o Conselho e o Parlamento Europeu afirmaram a importância de se adoptar medidas ambiciosas a nível europeu para lutar contra o flagelo dos acidentes na estrada.

No passado, foi possível constatar uma grande diferença entre as ambiciosas declarações de intenção e a excessiva modéstia das disposições realmente adoptadas e aplicadas pelos Estados-Membros, opondo estes com demasiada frequência o princípio da subsidiariedade às medidas concretas a nível europeu. A Comissão tenciona aplicar rigorosamente o princípio da subsidiariedade de forma a que cada um, aos diferentes níveis, possa dispor de um quadro de acção claramente identificado que lhe permita desempenhar plenamente a sua missão.

Todos os Estados-Membros são confrontados com os mesmos problemas de segurança rodoviária. As principais causas dos acidentes estão bem determinadas:

³ "A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções" [COM(2001)370 final de 12 de Setembro de 2001].

⁴ Resolução do Conselho, de 26 de Junho de 2000, sobre o reforço da segurança rodoviária (JO C 218 de 31.7.2000, p.1) e Resolução do Parlamento Europeu, de 18 de Janeiro de 2001, sobre a segurança rodoviária (relatório Hedkvist-Petersen, JO C 262 de 18.9.2001, p. 236).

- Velocidade excessiva e inadequada em causa em cerca de um terço dos acidentes mortais e graves, factor determinante da gravidade dos ferimentos.
- Consumo de álcool ou de drogas, ou fadiga. Os condutores com uma taxa excessiva de alcoolémia são responsáveis por cerca de 10 000 mortes todos os anos. Tendem igualmente a agravar-se os problemas da condução sob influência de drogas e em estado de fadiga.
- Não utilização dos cintos de segurança e do capacete de protecção, factores consideravelmente agravantes dos acidentes. Se a taxa de uso do cinto de segurança atingisse em toda a parte a melhor taxa verificada à escala internacional, seriam salvas anualmente 7 000 vidas.
- Insuficiência da protecção oferecida pelos veículos em caso de choque. A análise dos acidentes revela que, se todas as viaturas fossem concebidas para oferecer, em caso de acidente, uma protecção equivalente à que é oferecida pelas melhores da sua categoria, metade das lesões mortais e incapacitantes poderia ser evitada.
- Locais de elevado risco de acidentes (pontos negros). A concepção das estradas e do equipamento rodoviário tem, igualmente, um papel essencial a desempenhar na redução das lesões em caso de colisão e pode influenciar positivamente os comportamentos.
- O desrespeito dos tempos de condução e de repouso no transporte profissional.
- Má visibilidade por parte dos outros utilizadores ou campo de visão insuficiente do condutor. A falta de visibilidade do ângulo morto para trás é, por si só, responsável por 500 mortes por ano.

Assim, uma grande parte do objectivo de melhoria da segurança rodoviária proposto pela Comissão⁵ poderia ser satisfeito pelo simples cumprimento das regras existentes.

É igualmente conveniente mencionar que determinados segmentos da população são especialmente afectados pela insegurança rodoviária: os jovens dos 15 aos 24 anos⁶, os utilizadores mais vulneráveis⁷ e, por último, as pessoas idosas⁸, nomeadamente enquanto peões.

Importa igualmente referir as questões associadas ao **próximo alargamento** da UE. Na maioria dos novos Estados-Membros, a segurança rodoviária evoluiu de forma atípica, devido, nomeadamente, às perturbações políticas, sociais e económicas do início da década passada. Actualmente, em regra, a situação em termos de sinistralidade rodoviária é pior nestes países do que na actual Europa dos Quinze. Proporcionalmente à população, o número de mortos e feridos não é mais elevado, mas esta relação é enganadora, porque não tem em

⁵ Ver o ponto 2.1 infra.

⁶ Cerca de 10 000 mortos por ano – neste escalão etário, a mortalidade na estrada é a principal causa de óbito.

⁷ Na União Europeia, os peões, ciclistas, ciclomotoristas e motociclistas representam mais de um terço dos mortos na estrada: 7 061 peões, 3 673 motociclistas, 2 477 ciclomotoristas e 1 818 ciclistas em 2000 (fontes: CARE e publicações nacionais). O número de motociclistas mortos está mesmo a aumentar em vários Estados-Membros.

⁸ O risco de ferimentos graves ou mortais em caso de acidente é especialmente elevado para as pessoas idosas e importa ter em conta o envelhecimento da população durante a próxima década.

conta a taxa de motorização nem o volume do tráfego, que são consideravelmente menores. Assim, os factores de exposição ao risco são mais significativos. Será conveniente acompanhar atentamente a situação e as perspectivas de crescimento do parque de veículos e da circulação nos próximos anos nestes países obrigarão a medidas drásticas, para que não se traduzam automaticamente num aumento do número de vítimas da estrada.

2. FIXAR UM OBJECTIVO DE REDUÇÃO DO NÚMERO DE VÍTIMAS

2.1. Um objectivo mobilizador

No seu Livro Branco sobre a política europeia de transportes, a Comissão propõe que a União Europeia se atribua um objectivo ambicioso de **redução para metade do número de mortos até 2010**. A Comissão está plenamente consciente de que este objectivo exige que se atribua uma prioridade muito mais elevada à aplicação das medidas mais eficazes, a nível comunitário, nacional e local.

No entanto, até agora, só o Parlamento subscreveu o objectivo proposto, não se tendo o Conselho ainda comprometido.

Este objectivo constitui mais um solene compromisso colectivo de reduzir o número de óbitos em acidentes de viação do que uma exigência legal. Com efeito, dada a dispersão das responsabilidades relativas aos diversos aspectos da segurança rodoviária por diferentes níveis governamentais, não é possível contar unicamente com as acções desenvolvidas a nível da União Europeia para atingir as metas visadas. A principal finalidade é incentivar o lançamento de acções conjuntas e estimular a respectiva execução a todos os níveis de intervenção.

Os Estados-Membros que apresentam melhores resultados em termos de segurança rodoviária, como a Suécia, o Reino Unido e os Países Baixos, são os que há mais tempo se fixaram objectivos quantitativos de redução do número de vítimas, para tirar o melhor proveito das potenciais melhorias da segurança rodoviária oferecidas pela evolução dos conhecimentos, pela acumulação da experiência e pelo progresso tecnológico. É amplamente reconhecido que os programas de segurança rodoviária focalizados produzem melhores resultados em termos de eficácia, de utilização racional dos recursos públicos e de redução do número de mortos e feridos do que os programas não focalizados.

2.2. Assegurar o acompanhamento da consecução

2.2.1. Adopção de indicadores de resultados

O objectivo deverá merecer acompanhamento regular, a fim de verificar os progressos efectuados, e deverá ser revisto aquando da adesão dos novos Estados-Membros.

A utilização de indicadores de resultados permite focalizar sistematicamente as acções nos domínios essenciais e supervisionar o seu desenvolvimento. Estes indicadores podem visar grupos específicos de utilizadores da rede rodoviária, por exemplo as crianças, os condutores principiantes ou os motoristas profissionais, ou referir-se ao respeito de regras de segurança importantes, como o uso do cinto de segurança, ou ainda incidir em zonas específicas, como as redes urbanas, as estradas rurais ou a rede transeuropeia. Em alguns Estados-Membros já são utilizados indicadores relativos à velocidade, ao consumo de álcool ao volante, à utilização de sistemas de retenção e outros dispositivos de segurança e ao número de controlos rodoviários, pelo que poderiam ser estes os primeiros a ser utilizados. A fase

seguinte exigirá a adopção de indicadores nos domínios da gestão da qualidade das redes rodoviárias, dos parques de veículos e dos serviços de emergência, a fim de controlar os progressos efectuados.

2.2.2. *Efectuar o balanço intercalar*

Será produzido regularmente um relatório estatístico destinado às instituições europeias e ao público em geral, baseado em estatísticas e nos indicadores de resultados, que permitirá acompanhar os progressos efectuados na execução do presente programa de acção e analisar as tendências que caracterizam os níveis de segurança.

A Comissão efectuará um balanço intercalar em 2005, com base nas conclusões do seu grupo de acompanhamento. Nessa altura, avaliará as implicações do alargamento da União Europeia em termos de segurança rodoviária. Com base neste balanço, a Comissão poderá propor medidas regulamentares.

- Reduzir em 50% o número de óbitos até 2010.
- Avaliar os progressos efectuados em relação ao objectivo, através de indicadores de resultados apropriados, a nível comunitário e nacional.
- Informar, em 2005, sobre o grau de realização do objectivo, as acções empreendidas, as adaptações que o alargamento torne necessárias e, se for caso disso, propor novas medidas.

3. UM COMPROMISSO A TODOS OS NÍVEIS DE MELHORAR A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

3.1. O papel da União Europeia

Num mercado único dos transportes e com a mobilidade rodoviária em plena expansão, é necessária uma “abordagem sistemática” para reduzir os elevados custos inerentes aos acidentes da estrada e as desigualdades entre os Estados-Membros. Esta abordagem implica uma acção coordenada, orientada para objectivos comuns e envolvendo os níveis local, regional, nacional e comunitário. A acção concertada justifica-se para dar resposta aos problemas comuns de segurança rodoviária, conseguir uma melhor sensibilização e aplicar as medidas mais eficazes aos vários níveis.

A maior parte dos acidentes tem origem em erro humano, no desrespeito das regras de condução e na deficiente apreciação ou insuficiente controlo do veículo. Partindo do princípio de que o erro humano é um fenómeno frequente e inevitável, o sistema infra-estruturas/veículos/condutores deverá ser progressivamente adaptado para proteger os utilizadores das suas próprias falhas. Esta abordagem é a que vigora em relação a outros modos de transporte e no domínio da segurança no trabalho. O desrespeito das regras do código da estrada deve ser combatido, tanto através da introdução de medidas que melhorem a fiscalização e a aplicação de sanções eficazes, proporcionais e dissuasivas ao nível da União Europeia, como através do desenvolvimento de técnicas que tornem mais difíceis, ou mesmo impossíveis, as infracções às regras de trânsito mais importantes.

O já citado Livro Branco salientou dois aspectos essenciais do papel da Comunidade em matéria de segurança rodoviária:

- por um lado, a sua já longa contribuição no contexto da realização do grande mercado interno sem concorrência desleal,

- por outro lado, os meios jurídicos proporcionados pelo Tratado de Maastricht, que lhe permitem estabelecer regras comuns e tomar medidas.

Melhorar a segurança das deslocações das pessoas e dos bens é uma das missões essenciais da União Europeia. Um programa europeu de segurança rodoviária, que respeite o princípio da subsidiariedade, oferecerá um quadro de acção claro para todos os parceiros e orientará a acção da União Europeia nos domínios em que esta pode representar uma importante mais-valia.

Estimular uma maior consciencialização e uma maior compreensão, entre os cidadãos, os decisores políticos e os meios de comunicação social, das condições que permitirão uma utilização mais segura da estrada e do sistema de transportes são preocupações que devem estar no centro da política comunitária de segurança rodoviária.

3.2. Todos os intervenientes no sistema de transportes estão envolvidos

Para vencer o desafio da insegurança rodoviária, será necessário que todos os responsáveis do sistema de transportes, assim como os utilizadores, mudem a sua mentalidade sobre a forma de utilizar a infra-estrutura rodoviária e sobre as condições a respeitar para a utilizar em toda a segurança.

A acção de promoção do cinto de segurança ilustra bem a interdependência entre as diferentes medidas e intervenientes e a necessidade de uma interacção a todos os níveis de governo – local, regional, nacional ou comunitário – sem esquecer o sector privado, para assegurar uma protecção eficaz (ver quadro 1 infra).

União Europeia	<ul style="list-style-type: none"> - regras relativas à obrigação de instalação e utilização de equipamentos - regras que melhorem o controlo e a aplicação de sanções aos automobilistas - normas de qualidade para os cintos de segurança e dispositivos de retenção - apoio ao lançamento de um programa europeu de avaliação dos sistemas de retenção existentes no mercado - enquadramento e apoio das campanhas de promoção do uso do cinto de segurança - acompanhamento da transposição da legislação comunitária pelos Estados-Membros
Nível nacional	<ul style="list-style-type: none"> - aplicação das regras comunitárias - definição de isenções - estabelecimento de objectivos de conformidade a nível nacional - assegurar a conformidade, prevendo os recursos necessários para a fiscalização policial - informação nacional focalizada - fiscalização do uso do cinto de segurança - apoio a acções de promoção do uso de cinto de segurança nos sectores público e privado - apoio aos sistemas de empréstimo de dispositivos de retenção para crianças
Nível regional/local	<ul style="list-style-type: none"> - realização dos controlos policiais e campanhas publicitárias - informação nas escolas sobre o cinto de segurança - apoio a sistemas de empréstimo de dispositivos de retenção para crianças, no quadro das estruturas locais do sector da saúde - realização de estudos sobre o uso do cinto de segurança - organização de associações locais de vítimas de acidentes que tenham sobrevivido graças ao cinto de segurança

Sector privado	<ul style="list-style-type: none"> - inovação e iniciativas - desenvolvimento e colocação no mercado de sistemas de retenção mais eficazes, em resposta às campanhas de avaliação - instalação de dispositivos de retenção não obrigatórios - redução dos prémios de seguro para os utilizadores de veículos equipados com estes dispositivos - companhias de sensibilização organizadas por empresas privadas para o seu pessoal
----------------	--

Quadro 1: Acções necessárias para reforçar a utilização do cinto de segurança

Será necessário tempo e uma abordagem faseada para motivar todos os actores da segurança rodoviária no quadro de um plano ambicioso. Continuará a ser necessária uma acção concertada muito para além do horizonte 2010. Esta deverá incluir medidas comprovadas e ser capaz de dar uma nova dinâmica a todas as partes interessadas.

3.3. Mobilizar os intervenientes através de uma Carta Europeia da Segurança Rodoviária

Para além da subsidiariedade, para dinamizar e dar coerência à acção política e para estimular a emergência de projectos, será desejável que todas as partes interessadas (empresas de transportes, construtores de veículos e de equipamentos, companhias de seguros, concessionários de infra-estruturas e autarquias locais e regionais) se comprometam formalmente a cooperar e a procurar a maior eficácia, colectiva e individualmente, subscrevendo uma Carta Europeia da Segurança Rodoviária⁹

A Carta contém uma parte comum, mas deverá ser completada pelos compromissos específicos de cada subscritor. O nome e os compromissos específicos que cada subscritor assumirá a título da Carta serão tornados públicos¹⁰. Tendo uma validade inicial de três anos, a Carta poderá ser renovada no final desse período.

Os compromissos deverão ser respeitados escrupulosamente e de forma continuada. Os signatários deverão dar conta do seu cumprimento e, para este efeito, aceitarão ser fiscalizados durante o período de validade da Carta.

- Convidar todas as partes interessadas a assinar uma Carta Europeia da Segurança Rodoviária.
- Vigiar o respeito dos compromissos assumidos pelos signatários.

4. MEIOS DE ACÇÃO DA UNIÃO EUROPEIA

A União Europeia dispõe de diversos meios para actuar em matéria de segurança rodoviária.

- O Tratado CE, no seu artigo 71º, permite à União Europeia **legislar** para tomar medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes, dentro dos limites da subsidiariedade. A União dispõe de competências em diversos domínios, como o da utilização do cinto de segurança nas viaturas, o da inspecção técnica periódica dos veículos a motor, o da fiscalização rodoviária, o dos tacógrafos e dos limitadores de velocidade, o do peso e dimensões dos veículos, o do transporte de mercadorias perigosas e o da carta de condução e determinados aspectos da formação do condutor. Em alguns domínios, a União Europeia dispõe de mais do que uma competência, como no caso da harmonização técnica das

⁹ O texto da Carta Europeia da Segurança Rodoviária figura no anexo 2.

¹⁰ Nomeadamente no site da Internet “Europa”.

normas relativas aos veículos, em que deve assegurar um elevado nível de protecção (artigo 95º do Tratado CE). Pode impor requisitos de segurança na rede rodoviária transeuropeia¹¹. As legislações deverão ser adaptadas, tanto para atingir o objectivo comunitário de segurança rodoviária como para ter em conta os progressos tecnológicos nos diversos domínios pertinentes¹². Os artigos 151.º e 152.º (protecção da saúde e defesa dos consumidores) permitem igualmente que a União Europeia adopte medidas nesta matéria.

A realização do mercado interno permitiu desenvolver, nomeadamente através da normalização técnica, equipamentos automóveis seguros, graças a mais de cinquenta directivas: disposições que generalizam o equipamento dos veículos com pára-brisas em vidro laminado, instalação de cintos de segurança para todos os passageiros, protecções laterais e frontais normalizadas, normalização dos sistemas de travagem.

Por outro lado, a União Europeia legiferou sobre a utilização obrigatória dos cintos de segurança, o transporte de mercadorias perigosas, a utilização de limitadores de velocidade para os veículos pesados de mercadorias, as cartas de condução normalizadas e o controlo técnico de todos os veículos.

- A União Europeia dispõe de **meios financeiros** para apoiar, através de convites à apresentação de propostas, iniciativas destinadas a uma maior sensibilização dos decisores, dos profissionais e do público em geral para os principais problemas de segurança e suas soluções. Pode, por exemplo, conceder apoio financeiro a programas de informação aos consumidores, como o programa EuroNCAP¹³.
- A União Europeia tem desempenhado, até agora, um importante papel na **identificação e divulgação das melhores práticas** (por exemplo, no que respeita à generalização das chapas de matrícula reflectoras ou à instalação de barreiras laterais menos perigosas para os motociclistas), e está previsto o alargamento desta actividade. Para sistematizar as acções empreendidas em todos os domínios, a Comissão definirá um quadro de referência destinado a promover as melhores práticas junto dos profissionais de segurança. O objectivo será identificar e sintetizar estas melhores práticas e apresentá-las sob a forma de guias de orientação elaborados por profissionais e para profissionais, a utilizar numa base voluntária, acompanhando-os de estudos detalhados de casos. Poderão ser elaborados guias nos domínios da planificação da segurança rodoviária, da segurança das infra-estruturas ou da informação, do acondicionamento das cargas pesadas e dos métodos de fiscalização rodoviária. Seguidamente, a Comunidade apoiará projectos de demonstração que passarão à prática os métodos identificados no âmbito da elaboração dos guias de orientação.
- A **recolha e a análise dos dados relativos aos acidentes** e aos danos corporais são indispensáveis para permitir a avaliação objectiva dos problemas de segurança rodoviária, determinar os domínios de acção prioritários e acompanhar os efeitos das medidas. Numa fase posterior, deverão permitir quantificar os benefícios proporcionados pelas novas tecnologias. A União Europeia tem desempenhado um papel activo na definição de métodos de estudo dos acidentes (projecto STAIRS) e na criação da base de dados

¹¹ Nos termos da Decisão nº 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Julho de 1996 sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. (JO L 228 de 9.9.1996, p. 1).

¹² Ver o capítulo 5 infra.

¹³ Ver 5.2.2 infra.

CARE¹⁴. Importa agora alargar e aprofundar estas actividades, para corresponder às diferentes expectativas (ver 5.6).

- Definir e avaliar a política futura exige um esforço de **investigação e desenvolvimento tecnológico** considerável e contínuo, num contexto de mudança tecnológica e social permanente. Paralelamente, importa traduzir os conhecimentos resultantes dos estudos anteriores em acções que salvem vidas humanas. Será necessário intensificar as actividades de investigação no domínio da segurança rodoviária, nomeadamente no contexto do 6º programa-quadro de investigação, bem como **os estudos de fundo, incluindo os estudos socioeconómicos, e os projectos de demonstração**.
- A Comissão considera que os **incentivos fiscais** poderão constituir um meio importante de estimular o investimento de particulares e empresas e de promover a concepção de infra-estruturas e de veículos mais seguros. Os incentivos devem ser aplicados a determinadas categorias de equipamentos cuja eficácia em termos de segurança esteja comprovada e que dificilmente se poderiam impor no mercado se não houvesse incentivos. Como já o fez no caso das normas relativas às emissões poluentes dos veículos, a Comissão analisará a possibilidade de criação de um quadro harmonizado para clarificar as condições em que estes incentivos poderão ser aplicados nos Estados-Membros. Em quaisquer circunstâncias, os incentivos fiscais devem respeitar as regras do mercado interno.
- Ao analisar as experiências efectuadas a nível nacional, a Comissão estudará a forma de estimular a introdução de **exigências de segurança nos contratos públicos**. A Comissão proporá critérios harmonizados para os concursos públicos.

A Suécia adoptou, em 1997, um programa de segurança rodoviária que procura associar os esforços do Estado, das regiões, das cidades, do sector privado e dos particulares rumo ao objectivo de zero mortos e zero feridos graves na estrada.

Neste contexto, muitas cidades suecas integraram exigências de segurança nos contratos públicos, nomeadamente em caso de aquisição de veículos para a administração e de prestação de serviços de transporte.

- Por último, e não menos importante, é necessário colaborar com o sector europeu dos seguros, para encontrar novos meios de melhorar a segurança rodoviária, nomeadamente **repartindo os custos dos riscos associados aos acidentes com danos corporais** de forma mais equitativa, através do ajustamento dos prémios de seguro.

Convém salientar a importância dos aspectos socioeconómicos da segurança rodoviária. Em termos puramente contabilísticos, é evidente que nem todas as medidas apresentam a mesma relação custo-eficácia, embora mesmo as mais onerosas tenham uma relação favorável. Uma análise sistemática conduzirá, com efeito, ao reconhecimento da eficácia de uma vasta gama de medidas a favor da segurança rodoviária e ao crescimento dos investimentos. As medidas tomadas pela União Europeia serão baseadas numa análise quantitativa do **seu impacto em termos de custos e benefícios**.

- Propor a introdução de critérios harmonizados de segurança rodoviária no quadro dos contratos públicos.

¹⁴ Decisão 93/704/CE do Conselho, de 30 de Novembro de 1993, relativa à criação de um banco de dados

- Estudar, com o sector europeu dos seguros, as medidas suplementares que as seguradoras poderão tomar para imputar mais directamente o custo dos riscos de acidentes.

5. PRINCIPAIS DOMÍNIOS DE ACÇÃO

5.1. Incentivar os utilizadores para um melhor comportamento

5.1.1. Respeito das regras fundamentais da segurança rodoviária pelos utilizadores

- A condução perigosa para terceiros é um flagelo assimilável à criminalidade, e a Comissão tenciona tomar iniciativas no âmbito da política comunitária em matéria de justiça, não só em relação aos condutores profissionais mas também a todos os automobilistas.

O desrespeito, por parte dos utilizadores, da legislação básica em matéria de segurança rodoviária (álcool ao volante, não uso do cinto de segurança ou do capacete, excesso de velocidade) é a primeira causa dos acidentes graves. Uma acção com enfoque nestes três factores poderá permitir atingir mais de metade do objectivo de redução global de 50% do número de mortes. Uma outra consequência apreciável é que uma condução serena contribui para uma redução significativa do consumo de combustível e das emissões associadas.

Os estudos e pesquisas realizados a este respeito¹⁵ revelaram que, para melhorar sensivelmente o respeito das regras pelos utilizadores das estradas, é necessário adoptar uma abordagem gradual, que combine, por um lado, **controles policiais** e, por outro lado, **a educação e a sensibilização dos utilizadores**.

A curto ou médio prazo, a inovação tecnológica, tanto no que se refere aos próprios veículos como aos equipamentos de controlo, contribuirá igualmente para uma melhor aplicação das regras de segurança. A correspondente investigação sobre os aspectos tecnológicos e institucionais será apoiada pelo 6º programa-quadro de investigação da UE.

Segundo um estudo do Transport Research Laboratory, do Reino Unido, uma redução de 3 km/h da velocidade média permitiria salvar 5 000 a 6 000 vidas por ano na Europa e evitaria 120 000 a 140 000 acidentes, gerando uma economia de 20 mil milhões de euros. De acordo com as observações realizadas no Reino Unido, a instalação de câmaras automáticas de vigilância conduz a uma redução de 9 km/h da velocidade média, o que permitiria, se a sua utilização fosse generalizada a toda a União Europeia, eliminar um terço dos acidentes e reduzir a metade o número de mortes nas estradas.

Seminário "Killing speeds, Saving lives" da Presidência belga da União Europeia, em 8 de Novembro de 2001, em Bruxelas.

- Os Estados-Membros com melhores resultados em termos de segurança rodoviária são também aqueles que possuem sistemas de **fiscalização** mais eficazes. Este facto torna ainda mais lamentável a situação nos outros Estados-Membros, tanto mais que os cidadãos alimentam grandes expectativas neste domínio.

¹⁵ comunitário sobre os acidentes de circulação rodoviária (JO L 329 de 30.12.1993, p. 63).
Por exemplo, os projectos GADGET e ESCAPE.

É um facto que a fiscalização varia de forma considerável entre os Estados-Membros. Os automobilistas e os condutores profissionais sabem que têm de “levantar o pé” em determinados países e que, noutros, podem conduzir com velocidade excessiva quase impunemente. Esta realidade é chocante, se pensarmos que é hoje comum os automobilistas deslocarem-se em vários países e que esta situação gera distorções da concorrência no sector do transporte profissional.

Para fazer face a esta situação, a Comissão irá propor, numa primeira fase, em 2003, medidas relativas à fiscalização, para melhorar, por um lado, a aplicação das regras relativas às infracções mais mortíferas e, por outro lado, a aplicação das regras sociais existentes para o transporte comercial¹⁶.

Para avaliar o impacto das propostas acima referidas, a Comissão lançou recentemente estudos para recolha de informações de base sobre as regras de circulação rodoviária, seu controlo e aplicação na União Europeia, e para analisar os custos e benefícios das mesmas propostas. No caso de determinadas medidas, regista-se assim uma relação custo-eficácia de 10:1.

Neste contexto, a Comissão estabeleceu igualmente as necessárias formas de cooperação com os Estados-Membros e com as instâncias policiais (como a TISPOL, rede europeia da polícias de trânsito) e de inspecção (nomeadamente a Euro Contrôle Route, organização europeia dos inspectores de transportes).

Nas matérias já cobertas pela legislação comunitária, existem diferenças importantes entre as incriminações e as **sanções** aplicadas pelas infracções ao código da estrada previstas na legislação da União Europeia, nomeadamente no que se refere à apreensão da carta de condução. A Comissão considera que os Estados-Membros devem acelerar a aplicação da Convenção de Viena de 1998 relativa às decisões de inibição de conduzir¹⁷. Para esse efeito, a Comissão tenciona promover a criação de uma rede de informação entre as administrações nacionais competentes em matéria de cartas de condução. Mais genericamente, será útil comparar os diferentes mecanismos de sanção em vigor, a maneira como são aplicados e a sua eficácia (“*benchmarking*”).

No que se refere às **campanhas de educação e sensibilização**, e a exemplo do apoio prestado em 2001 e 2002 ao alargamento da campanha “BOB” ou do “condutor designado” a outros Estados-Membros, a União Europeia pode apoiar campanhas de informação à escala europeia essencialmente destinadas a consciencializar sobre as consequências do desrespeito das regras de segurança rodoviária e da existência de controlos. A título de mais-valia, a Comissão dará prioridade às campanhas pan-europeias que se insiram no quadro dos objectivos estabelecidos no presente programa e que se articulem com uma acção nacional já existente assegurada pela polícia ou por outros organismos. Estas acções serão dirigidas, nomeadamente, aos utilizadores vulneráveis, aos condutores jovens e às pessoas idosas.

¹⁶ Esta última proposta visará alterar a Directiva 88/599/CEE do Conselho sobre procedimentos normalizados de controlo para execução do Regulamento (CEE) n° 3820/85, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, e do Regulamento (CEE) n° 3821/85, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários.

¹⁷ Acto do Conselho de 17 de Junho de 1998 que estabelece a Convenção relativa às decisões de inibição de conduzir (JO C 216 de 10.7.1998, p.1). Até agora, apenas um Estado-Membro (Espanha) assinou e ratificou a Convenção.

A Bélgica conduz há vários anos uma campanha destinada a convencer as pessoas que vão a uma festa a designarem entre elas o “BOB”, que deverá permanecer sóbrio para os conduzir no regresso em segurança. Esta campanha criou uma grande emulação, com a mobilização de um número crescente de intervenientes, acompanhantes voluntários, estabelecimentos de bebidas a oferecerem ao BOB bebidas sem álcool, serviços públicos especiais, etc. Sete países obtiveram em 2002 apoio da Comissão para a realização de uma campanha conjunta, baseada no caderno de encargos da campanha belga. Isto revela o crescente interesse dos Estados-Membros em aplicar as práticas cujo sucesso foi evidenciado noutros Estados-Membros, adaptando-as, se necessário, à sua própria situação.

Para completar o conjunto de medidas acima referidas, a Comissão apoiará igualmente campanhas específicas para sensibilizar os utilizadores para as três causas principais de mortalidade rodoviária (velocidade, álcool e não uso do cinto de segurança).

O organismo europeu da Cruz Vermelha, constituído pelas “secções nacionais” da Cruz Vermelha dos Estados-Membros, promoveu em 2002, com o apoio financeiro da Comunidade, uma campanha de sensibilização para a segurança rodoviária dirigida aos jovens entre os 15 e os 24 anos. A avaliação independente efectuada no final da campanha considerou-a eficaz e bem sucedida.

- O uso de **drogas ilícitas** e de determinados **medicamentos** constitui um factor de acidente cada vez mais preocupante, do mesmo modo que a tendência mais recente para o policonsumo, que associa o consumo de drogas e de álcool. Se não for tomada rapidamente qualquer medida, em breve poderá haver mais acidentes rodoviários imputáveis às drogas do que ao álcool. Deverão ser tomadas várias medidas para combater este flagelo, como a utilização de um procedimento harmonizado para detectar drogas ilícitas em todos os condutores implicados em acidentes mortais, o desenvolvimento de aparelhos de detecção, uma formação adequada das forças afectas à circulação rodoviária e o intercâmbio de resultados no domínio dos estudos da prevalência, do controlo e da reabilitação. Estas medidas serão objecto de iniciativas ao nível europeu. Aliás, a Comissão lançou conjuntamente com a administração americana, em 2002, um estudo¹⁸ que tem por objectivo avaliar os desempenhos e as modalidades de utilização de dispositivos de despistagem do consumo de drogas pelos condutores de veículos que possam ser utilizados por ocasião das fiscalizações rodoviárias. Os resultados desse estudo deverão encontrar-se disponíveis antes de 2005. Por outro lado, os médicos e farmacêuticos deverão ser igualmente chamados a contribuir, para prestarem aos pacientes informações relativas aos efeitos do seu tratamento sobre a capacidade para conduzir veículos. A Comissão avaliará a oportunidade de generalizar a utilização de pictogramas apropriados e harmonizados nas embalagens dos medicamentos, com base numa classificação europeia dos medicamentos em função dos seus efeitos.

Os jovens condutores entre os 15 e os 24 anos pagam um pesado tributo aos acidentes da estrada. Vários factores se conjugam para isto, como a insuficiente experiência de condução, um gosto mais pronunciado pelo risco e uma atitude menos respeitadora das regras da condução. Outros factores (fadiga, condução nocturna, consumo de produtos psicotrópicos legais e ilegais, fenómenos de grupo) levam a que, em alguns Estados-Membros, os acidentes de viação nas noites de sexta-feira e sábado se tenham tornado a principal causa de mortalidade dos jovens (ver figura 2 abaixo).

¹⁸ Projecto ROSITA - Evaluation of roadside oral fluid tests for the detection of drivers under the influence of drugs.

Esta hecatombe corresponde a mais de 2 000 mortes por ano (EUR-15). No entanto, o exemplo do Reino Unido mostra que não se trata de uma fatalidade.



Figura 2: Mortalidade rodoviária dos jovens adultos

(Número de pessoas entre os 18 e os 25 anos mortas em acidentes de viação, por hora e dia - média anual)

- Propor medidas destinadas a reforçar os controlos e a boa aplicação das mais importantes regras de segurança.
- Elaborar orientações relativas às melhores práticas em matéria de controlo policial; recolher, comparar e publicar informações sobre os códigos de estrada nacionais, bem como sobre as infracções verificadas e as sanções aplicadas nos diversos países.

- Participar em campanhas de sensibilização relativas ao álcool, ao cinto de segurança, à velocidade e à fadiga, se possível de forma conjugada com acções policiais a nível nacional.
- Incentivar a aplicação da recomendação relativa à taxa máxima de alcoolémia, prosseguir os trabalhos sobre os efeitos das drogas e dos medicamentos.
- Estabelecer uma classificação e uma rotulagem adequadas dos medicamentos que têm efeitos sobre a capacidade para conduzir veículos.
- A prazo, harmonizar as sanções das principais infracções às regras de condução no transporte comercial internacional.

5.1.2. Carta de condução e formação

Garantir a segurança de todos os utilizadores da estrada é um objectivo essencial das políticas relativas à concessão de cartas de condução na Europa. A formação e a informação dos utilizadores da estrada ao longo da vida, para lhes dar a conhecer os riscos associados aos acidentes de viação, as consequências de um comportamento perigoso, as disposições de controlo, o respeito das principais regras de segurança e a importância de uma atitude positiva em relação a medidas correctivas eficazes constituem componentes essenciais da actividade ligada à segurança rodoviária.

A legislação em matéria de cartas de condução facilita a livre circulação das pessoas e permite melhorar, em certos aspectos, o comportamento dos condutores, nomeadamente através das provas de aptidão e de comportamento efectuadas aquando do exame para atribuição da carta de condução, cujas exigências mínimas foram revistas e sensivelmente reforçadas¹⁹. A Comissão analisará os meios que permitam aperfeiçoar o sistema de acesso progressivo às várias categorias de carta de condução, evitar as possibilidades de fraude demasiadamente flagrantes, dada a diversidade de modelos de cartas de condução válidos no território da União Europeia, e controlar a manutenção da aptidão dos condutores.

A Comissão procederá igualmente a uma actualização das exigências mínimas em matéria de aptidão física e mental e das modalidades que permitam às autoridades competentes aplicar tolerâncias ou restrições aos condutores submetidos a tratamentos de longa duração que tenham por efeito reduzir a capacidade para conduzir veículos.

Em Espanha e nos Países Baixos, as inspecções médicas revelam que um condutor em cada dez com 50 anos e um condutor em cada seis com 70 anos conduz com uma visão não adequadamente corrigida.

É também de primordial importância ter em conta, de um modo mais adequado, os problemas específicos dos condutores jovens e das pessoas idosas no quadro da carta de condução e da educação rodoviária. Vários Estados-Membros introduziram, de forma concludente, um regime de acesso progressivo, desde a idade escolar, às várias categorias de carta de condução, dotado de disposições específicas e de formação permanente. A Comissão avaliará as possibilidades de transpor este tipo de medidas para o plano da União Europeia, com a intenção de reduzir, nomeadamente, o risco de acidentes, que é muito elevado entre os jovens

¹⁹ Directiva 2000/56/CE da Comissão, de 14 de Setembro de 2000, que altera a Directiva 91/439/CEE do Conselho relativa à carta de condução (JO L 237 de 21.9.2000, p. 45).

condutores inexperientes. Foram iniciados vários estudos neste domínio, com o apoio da Comissão²⁰. Os seus resultados permitirão à Comissão redigir, a breve prazo, uma recomendação sobre o funcionamento efectivo de cartas de condução provisórias, assim como guias de orientação nestes domínios.

Ao mesmo tempo, importa continuar o trabalho relativo à reabilitação dos autores de infracções graves ao código da estrada, bem como às questões colocadas pela Convenção de 1998 sobre o reconhecimento mútuo das decisões de inibição do direito de conduzir (já citada). Um estudo sobre os programas de reabilitação realizados em alguns Estados-Membros²¹ revela que determinados programas alcançam muito bons resultados, com uma redução de 50% do número de reincidências. Assim, parece prometedora a ligação de um sistema de autorização de conduzir probatório ou por pontos a cursos de reabilitação que condicionem a restituição da carta apreendida. Além disso, a criação de uma rede de comunicação informatizada entre autoridades competentes dos registos nacionais de cartas de condução deverá contribuir para reduzir as possibilidades de fraude e para aplicar a Convenção de 1998.

É evidente que a falta de controlo relativo à concessão da carta de condução leva a diversos tipos de fraude a nível individual, nomeadamente através do pedido de segundas vias ou da realização de exames de condução noutro Estado-Membro, assim como a nível organizado, nomeadamente falsificando ou imitando os modelos, por vezes muito antigos e desprovidos de protecção, de cartas de condução ainda em circulação. Não contando com este último aspecto da fraude organizada, que deverá ser igualmente avaliado na perspectiva da segurança, os autores mais frequentes de fraudes são também os automobilistas que cometem mais infracções ao código da estrada.

Neste mesmo contexto, a Comissão tem igualmente a intenção de apresentar, em tempo oportuno, uma proposta que normalize, em toda a União Europeia, as qualificações requeridas aos examinadores e instrutores, tanto na perspectiva da segurança como na da livre circulação de serviços de ensino e formação.

Por último, serão objecto de avaliação os benefícios apresentados pela promissora evolução em curso no domínio da carta de condução electrónica ou pela utilização de simuladores na aprendizagem e aperfeiçoamento da condução.

- Alterar a Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução, para introduzir, nomeadamente, normas mínimas para os examinadores de condução automóvel e um acesso progressivo aos veículos motorizados, com vista a reduzir o número de acidentes envolvendo condutores inexperientes.
- Prosseguir os trabalhos de revisão, à luz do progresso científico, das normas mínimas relativas à aptidão física e mental para conduzir e estudar o impacto das inspecções médicas na segurança rodoviária.
- Promover uma abordagem científica da aprendizagem da condução e da formação em segurança rodoviária desde a idade escolar.

²⁰ Projectos DAN, ADVANCED e NOV-EN.

²¹ Projecto ANDREA.

- Prosseguir os trabalhos específicos relativos aos condutores jovens, bem como sobre os métodos de reabilitação destinados a reduzir a percentagem de reincidências.

5.1.3. *Uso do capacete de protecção*

Os estudos mostram que o uso do capacete de protecção pelos utilizadores de veículos motorizados de duas rodas reduz a metade o risco de traumatismo craniano mortal ou grave. A julgar pelas estatísticas, calcula-se que o respeito da legislação sobre o uso do capacete permitiria salvar anualmente até cerca de 1 000 vidas em toda a União Europeia. A Comissão apoiará as iniciativas nacionais destinadas a aumentar a taxa de utilização do capacete de protecção.

O uso do capacete pelo grupo de alto risco constituído pelos ciclistas é também incentivado em muitos Estados-Membros. A Comissão tenciona proceder a um estudo estatístico sobre o uso do capacete pelos ciclistas na União Europeia e sobre a sua eficácia na redução dos riscos de traumatismo craniano, em especial entre os jovens de 10 a 14 anos, grupo que apresenta o risco mais elevado.

No caso dos utilizadores de ciclomotores, o uso do capacete continua a ser um problema sério, pela insuficiência das regras, pelo seu incumprimento ou pela ineficácia das sanções. Em fins de 2002, foi lançado um estudo comparativo dos códigos da estrada e da sua aplicação. Tendo em conta as conclusões desse estudo, a Comissão poderá tomar uma iniciativa relativamente a este aspecto específico.

- Incentivar a utilização generalizada do capacete pelos utilizadores de todos os veículos motorizados de duas rodas.
- Estudar a eficácia do uso do capacete pelos ciclistas dos vários escalões etários, assim como a sua incidência no uso da bicicleta e as medidas a tomar, se for caso disso, à escala da UE.

5.2. **Tirar partido do progresso tecnológico para melhorar a segurança dos veículos**

5.2.1. *Progressos efectuados na concepção dos veículos*

As regras de construção dos veículos permitem fixar níveis mínimos de protecção, para evitar os acidentes e proteger os utilizadores de ferimentos. A protecção de que gozam os ocupantes de um veículo em todos os Estados-Membros continua a melhorar sensivelmente, graças ao progresso tecnológico.

A homologação completa das viaturas motorizadas de duas rodas é agora da competência exclusiva da União Europeia. Este procedimento, instrumento de primeira ordem para a melhoria da segurança rodoviária, será brevemente alargado aos veículos comerciais e respectivos reboques e aos autocarros. O aperfeiçoamento permanente dos veículos é assegurado pela adaptação progressiva das exigências técnicas inscritas nas directivas que regem os processos de homologação. Foi, nomeadamente, graças às directivas relativas às colisões laterais e frontais²² e à informação aos consumidores, assegurada pelo programa europeu de avaliação dos novos modelos de viaturas (ver parágrafo seguinte), que a Europa

²² Directivas 96/27/CE e 96/79/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Maio e de 16 de Dezembro de 1996 relativas à protecção dos ocupantes dos veículos a motor em caso de colisão frontal e que alteram a Directiva 70/156/CEE (JO L 169 de 8.7.1996, p. 1 e JO L 18 de 21.1.1997, p. 7).

registou os seus mais rápidos progressos em matéria de protecção dos ocupantes de viaturas. Por outro lado, ao aderir aos acordos de Genebra de 1958 e de 1998²³, a União Europeia pode desempenhar um papel preponderante neste domínio a nível mundial.

Uma vez que os ocupantes de viaturas representam 57% das vítimas de acidentes mortais, é imperioso que estes progressos tenham continuidade. Dado que a maioria dos peões e dos ciclistas mortos e feridos o são na sequência de terem sido colhidos por um veículo a motor, impõe-se igualmente uma protecção para reduzir os elevados riscos de ferimentos a que estão expostos estes utilizadores vulneráveis. Ao mesmo tempo, os consideráveis riscos associados à utilização de motociclos e de ciclomotores e o elevado custo social que representam as lesões incapacitantes justificam novos esforços para determinar as medidas a tomar no domínio da concepção destas categorias de veículos, de forma a reforçar a protecção em caso de acidente.

É possível ir muito mais longe, por exemplo, aplicando a curto prazo os resultados da investigação e desenvolvimento que permitirão melhorar outros aspectos da segurança passiva dos veículos. O 6º programa-quadro de investigação continuará a incentivar a constituição de equipas multidisciplinares de investigadores, juntando médicos e biomecânicos, engenheiros, técnicos de estatística e psicólogos dos meios universitários e industriais.

Por outro lado, a tecnologia automóvel passa actualmente por uma revolução que poderá abrir amplos horizontes no domínio da segurança activa e da prevenção de acidentes. O veículo tende a ser o receptáculo de dispositivos electrónicos ultramodernos, capazes de comandar as funções de segurança. Estas tecnologias permitem entrever um salto qualitativo no domínio da segurança rodoviária, graças a sistemas inteligentes de segurança activa e passiva que garantam um maior respeito das regras de condução, nomeadamente em matéria de excesso de velocidade e de diminuição das faculdades do condutor, e assegurando uma protecção inteligente em caso de acidente. No entanto, é pouco provável que estas tecnologias possam corrigir todas as falhas de comportamento, que deverão continuar a ser, durante o período em referência, a principal causa de acidentes.

Sem esperar pelas futuras tecnologias, bastaria utilizar desde já, através de uma acção harmonizada, as tecnologias actualmente disponíveis em matéria de segurança dos veículos e de equipamentos de protecção para realizar uma parte substancial do objectivo de redução, nomeadamente no caso dos veículos comerciais.

5.2.2. Informação aos consumidores: o programa europeu de avaliação dos novos modelos de viaturas (EuroNCAP)

Os compradores de viaturas novas precisam de informações objectivas sobre o nível de segurança dos veículos. As informações disponíveis influenciam as decisões de compra e incentivam os construtores de automóveis a inovar no domínio da segurança e a lançar no mercado soluções de segurança sem esperar pela entrada em vigor das normas legislativas.

²³ Acordo relativo à adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições [antigo Acordo relativo à adopção de condições uniformes de homologação e ao reconhecimento recíproco de homologação dos equipamentos e peças de veículos a motor, concluído em Genebra em 20 de Março de 1958] (Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, 5 de Outubro de 1995; acordo relativo ao estabelecimento de regulamentos técnicos globais aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados ou utilizados em veículos de rodas, concluído em Genebra em 25 de Junho de 1998.

Para além do regime de homologação comunitária dos veículos, o programa europeu de avaliação dos novos modelos de viaturas (EuroNCAP) testa a segurança dos modelos mais populares de viaturas novas segundo protocolos de ensaio harmonizados, em condições representativas de diversos tipos de colisão que ocasionam ferimentos graves nos ocupantes, assim como de um eventual choque com um peão. Este programa valoriza os esforços da indústria, publicando os resultados dos ensaios para informar os consumidores das características de segurança das novas viaturas, e fez da Europa um mercado de ponta em matéria de segurança. A Comissão Europeia apoia financeiramente o programa e participa nas decisões técnicas.

Um estudo realizado com o apoio da Comissão²⁴ concluiu que cada estrela atribuída segundo os critérios do programa EuroNCAP pode ser associada a uma redução de quase 10% dos riscos de acidente mortal para os ocupantes. Foi demonstrado que as viaturas classificadas com cinco estrelas (um modelo em 2001, seis modelos em 2002) apresentam um risco intrínseco de acidente mortal inferior em 36% ao dos veículos que se limitam a cumprir o nível legal.

Recentemente, tem-se verificado que o rótulo “5 estrelas EuroNCAP” tende a tornar-se um argumento comercial valorizado pela indústria automóvel.

As próximas evoluções do programa EuroNCAP permitirão incorporar outros aspectos de segurança passiva, como a protecção contra o “golpe de coelho” e a compatibilidade dos veículos em caso de choque entre viaturas, bem como aspectos associados à segurança activa.

- A Comissão continuará a dar o seu apoio à EuroNCAP, com a preocupação de permitir novos progressos, sensibilizar e informar os consumidores e reforçar a representação dos Estados-Membros.

5.2.3. Protecção em caso de acidente ou segurança passiva

Estão actualmente em curso trabalhos para determinar uma especificação aplicável aos dispositivos visuais ou sonoros de incentivo ao **uso do cinto de segurança** a bordo dos veículos. Estes dispositivos estão já incluídos na avaliação dos veículos no quadro do programa EuroNCAP e o EEVC²⁵ vai definir uma norma para avaliar o seu desempenho. Se vier a generalizar-se, este tipo de equipamento poderá constituir um meio relativamente barato e eficaz de aumentar a taxa de utilização do cinto de segurança. Segundo estudos realizados na Suécia, a instalação de dispositivos eficazes de incentivo ao uso do cinto de segurança permitiria reduzir em cerca de 20% o número de óbitos entre os ocupantes de viaturas. Aplicada ao conjunto da União Europeia, esta percentagem traduzir-se-ia em mais de 4 000 vidas salvas anualmente. No que respeita aos **dispositivos de retenção para crianças**, a legislação comunitária foi reforçada recentemente²⁶; por outro lado, um acordo no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas relativamente a um sistema de fixação universal deverá facilitar e tornar mais segura a instalação de cadeiras para crianças

²⁴ “Quality Criteria for the Safety Assessment of Cars Based on Real-World Crashes” (SARAC).

²⁵ European Enhanced Vehicle-Safety Committee, que beneficia de um financiamento comunitário.

²⁶ Directiva 2003/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de Abril de 2002, que altera a Directiva 91/671/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao uso obrigatório de cintos de segurança nos veículos de menos de 3,5 toneladas (JO L 115 de 9.5.2003, p. 63). A Directiva 91/671/CEE assim alterada é doravante «relativa ao uso obrigatório de cintos de segurança e de dispositivos de retenção para crianças nos veículos».

nos veículos e contribuir para resolver um problema muito frequentemente denunciado pelos pais.

Na Suécia, onde se observa a taxa de uso do cinto de segurança mais elevada da Europa (95%), metade das pessoas mortas em acidentes não usavam o seu cinto de segurança. Isto revela o grande potencial de qualquer medida que permita aumentar ainda mais a taxa de uso do cinto de segurança e, nomeadamente, dos dispositivos de alerta para o uso do cinto de segurança por todos os ocupantes.

A construção de **partes frontais dos veículos menos perigosas para os peões e ciclistas** faz parte das prioridades de acção da União Europeia. A Comissão adoptou recentemente uma proposta legislativa neste sentido²⁷. A realização sistemática de concepções que correspondam aos quatro testes de desempenho preconizados pelo EEVC permitirá salvar anualmente até 2 000 vidas de peões e ciclistas.

Relativamente às **colisões entre veículos pesados e ligeiros**, a legislação comunitária estabelece já prescrições relativas à protecção à frente, lateral e à retaguarda dos veículos pesados, contra o encaixe de veículos²⁸ e pode ainda ser obtida uma melhor protecção dos ocupantes através da introdução de critérios de absorção de energia. No que se refere às **colisões entre viaturas**, existe igualmente um potencial de melhoria da compatibilidade dos veículos. A prazo, a legislação deverá ser alterada de forma a introduzir tais critérios.

Por outro lado, a segurança passiva dos **motociclos** e a **interacção entre os veículos rodoviários e a infra-estrutura** poderiam ser largamente melhoradas.

Todos estes aspectos constituem prioridades a curto prazo. A Comissão continuará a utilizar todos os instrumentos que sejam susceptíveis de melhorar a segurança passiva dos veículos. A Comissão analisará nomeadamente os efeitos na segurança rodoviária da proliferação dos veículos de tipo «4x4», «SUV» (veículos utilitários desportivos) ou «MPV» (veículos multifuncionais) que, como nos Estados Unidos, suscitam uma preocupação crescente.

- Elaborar uma especificação harmonizada para a instalação de dispositivos sonoros ou visuais de incentivo ao uso do cinto de segurança a bordo dos veículos e promover a sua generalização por acordo voluntário.
- Generalizar os sistemas de fixação universais para os dispositivos de retenção de crianças.
- Melhorar as viaturas de forma a reduzir a gravidade dos acidentes que envolvam peões e ciclistas.

²⁷ Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à protecção dos peões e outros utentes da estrada vulneráveis em caso de colisão com um veículo a motor e que altera a Directiva 70/156/CEE [COM(2003)67 final de 19.2.2003].

²⁸ Directiva 70/221/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos reservatórios de combustível líquido e à protecção à retaguarda contra o encaixe dos veículos a motor e seus reboques (JO L 75 de 6.4.1970, p. 23), alterada pela última vez pela Directiva 2000/8/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Março de 2000 (JO L 106 de 3.5.2000, p. 23); Directiva 89/297/CEE do Conselho de 13 de Abril de 1989 relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à protecção lateral (guardas laterais) de determinados veículos a motor e seus reboques (JO L 124 de 05/05/1989, p. 1); Directiva 2000/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de Junho de 2000 relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à protecção à frente contra o encaixe dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho (JO L 203 de 10/08/2000 p. 9).

- Estudar as causas e os meios de prevenir as lesões provocadas pelo “golpe de coelho”.
- Apoiar o desenvolvimento de dispositivos de retenção inteligentes.
- Adaptar ao progresso tecnológico as directivas relativas às colisões frontais, laterais e traseiras dos veículos pesados para evitar o encaixe de veículos e introduzir critérios de absorção de energia.
- Melhorar a compatibilidade dos veículos.
- Analisar o impacto da proliferação dos «4x4», *sports utility vehicles* e *multipurpose vehicles* na segurança rodoviária.

5.2.4. Prevenção dos acidentes ou segurança activa

As novas tecnologias nos domínios da informação e da comunicação (“*intelligent transport systems*”, ou ITS) susceptíveis de ser integradas no equipamento dos veículos apresentam um grande potencial de redução do número de vítimas. Os radares de bordo são capazes, nomeadamente, de detectar uma situação de acidente e de accionar os equipamentos de segurança antes mesmo do impacto da viatura, evitando assim o acidente ou reduzindo consideravelmente as suas consequências. O desenvolvimento de sensores, accionadores e calculadores adaptados já permitiu a generalização de dispositivos ABS e de sistemas que reforçam a estabilidade dos veículos, como os dispositivos ESP (“*Electronic Stability Program*”), que ajudam o condutor a manter o controlo do veículo em condições extremas. Em breve, deverão estar disponíveis novas gerações de equipamentos de segurança activa e de assistência ao condutor (“*Advanced Driver-Assistance Systems*”, ou ADAS). Trata-se, por um lado, de sistemas de segurança autónomos capazes de integrar não só os parâmetros ligados ao veículo e ao condutor, mas também os dados ligados ao meio envolvente do veículo e, por outro lado, de sistemas interactivos que permitem a troca de informações de segurança entre veículos.

Ao analisarem as informações provenientes do meio envolvente do veículo, estes sistemas poderão avaliar o risco de ocorrer um acidente. Poderão alertar o condutor e iniciar a acção de emergência apropriada para o evitar. Se o acidente for inevitável, o sistema poderá otimizar o funcionamento dos dispositivos de protecção passiva. Outros sistemas alertarão automaticamente os serviços de socorro.

A União Europeia, os Estados-Membros e a indústria devem esforçar-se por aplicar a abordagem integrada que permitirá uma maior eficácia destas novas tecnologias de segurança. A **iniciativa eSafety**, lançada em 2002 pela Comissão e pela indústria automóvel²⁹, na lógica do plano e-Europe lançado pelos Chefes de Estado e de Governo no Conselho Europeu da Feira, em Junho de 2001, conduziu à formulação de recomendações e de um certo número de acções a nível comunitário, que serão brevemente apresentadas pela Comissão numa comunicação relativa às «tecnologias de informação e de comunicação para os veículos inteligentes». Estas acções podem ser consideradas como uma das vertentes, especialmente importante, do presente programa de acção.

A acrescentar às acções conduzidas principalmente pela indústria automóvel citadas na referida Comunicação, a União Europeia adoptará um plano em matéria de sistemas

²⁹ Para mais informação, consultar o sítio www.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm

inteligentes de gestão do tráfego instalados pelas autoridades governamentais e com interesse para a segurança rodoviária, de forma a daí retirar o máximo de benefícios para a comunidade.

Entre as actividades de desenvolvimento a longo prazo, importa privilegiar os sistemas que oferecem melhores perspectivas³⁰. Com o aumento do volume de tráfego, melhorar a gestão da velocidade dos veículos constitui um imperativo de segurança, que deve permitir lutar contra os congestionamentos. Para além dos benefícios em matéria de segurança rodoviária, o respeito dos limites de velocidade terá igualmente um impacto significativo em termos de redução de emissões de gases com efeito de estufa. Para avaliar as condições que permitem o funcionamento dos sistemas de adaptação da velocidade, será conveniente explorar as experiências realizadas em vários países, nomeadamente a Suécia, os Países Baixos, o Reino Unido, a Bélgica, a França e a Alemanha.

Será igualmente necessário, no respeito da legislação relativa à protecção dos dados e do direito à mobilidade, continuar a estudar tecnologias promissoras, como por exemplo:

- os sistemas que impedem o arranque do veículo em caso de alcoolémia excessiva (“*alcolocks*”). A prazo, estes sistemas poderão ser incluídos no arsenal de medidas aplicáveis aos infractores à legislação sobre a alcoolémia dos condutores;
- os dispositivos de gestão da velocidade para o controlo dinâmico dos veículos, a fim de reduzir as distâncias de travagem, aumentar a estabilidade e prevenir os acidentes com capotamento, nomeadamente no caso dos pesados de mercadorias;
- a detecção (de forma não intrusiva) da fadiga do condutor ou de uma alteração das suas capacidades de condução, de forma a alertá-lo;
- os dispositivos específicos capazes de alertar o condutor para um risco de colisão com um peão ou outro utilizador vulnerável. Embora ainda se encontre em fase de investigação, este tipo de dispositivo é muito promissor, nomeadamente para melhorar a segurança nas cidades, pelo que o esforço de investigação deve prosseguir e ser apoiado;
- a identificação electrónica de veículos (“*Electronic Vehicle Identification*” ou EVI).

A Comissão apresentará um quadro pormenorizado de actividade no contexto da comunicação relativa às «tecnologias da informação e da comunicação para os veículos inteligentes», já mencionada anteriormente.

À medida que evoluem as tecnologias, será necessário que a União Europeia assegure um acompanhamento permanente e sistemático da segurança destes sistemas e defina normas de qualidade. Nomeadamente, a interface dos sistemas de informação e de comunicação de bordo deve ser organizada de forma a não poder comprometer a segurança de funcionamento do veículo nem restringir desnecessariamente a utilização destes sistemas. Numa primeira fase, a Comissão adoptou, em Dezembro de 1999, uma recomendação em que convida a

³⁰ Como por exemplo os limitadores e alarmes de velocidade, incluindo os sistemas de adaptação da velocidade - «*Intelligent Speed Adaptation*» ou ISA -, os dispositivos de alerta de colisão e de manutenção do veículo em linha, os adaptadores de velocidade de cruzeiro - «*Adaptive Cruise Control*» ou ACC -, os dispositivos de detecção das intersecções.

indústria a aceitar uma declaração de princípios relativa à interface homem/máquina³¹. Estão ainda por definir os meios de assegurar o respeito destes princípios.

Por outro lado, os estudos revelaram que os meios de segurança activa nem sempre são correctamente utilizados pelos condutores. Antes de se procurar generalizar eventuais meios deste tipo, são igualmente necessários estudos de comportamento. Por exemplo, a utilização de sistemas como o de estabilização da velocidade (“*Automatic Cruise Control*” ou ACC), de controlo do andamento em circulação lenta (“*Stop and Go Control*”) e de controlo da trajectória obrigam a uma aprendizagem. Uma vez que a responsabilidade da condução continuará a ser inteiramente do condutor, a utilização destas tecnologias pode requerer, por outro lado, uma informação adequada. São ainda necessários estudos complementares para conhecer os comportamentos dos condutores e os limites mentais induzidos pelas novas tecnologias.

O impacto das novas tecnologias na segurança tanto pode ser positivo como negativo. Embora os telemóveis não sejam, stricto sensu, um equipamento dos veículos, a sua generalização maciça, cuja utilização pelos condutores aumenta consideravelmente o risco de acidente mortal³², é ilustrativa de um fenómeno de risco novo e da necessidade de encontrar para ele resposta adequada. Em contrapartida, oferecem uma possibilidade de melhoria da segurança, permitindo chamar mais rapidamente os serviços de socorro (ver o ponto 5.5 infra).

É por isso necessário encontrar um quadro apropriado para incentivar a utilização de tecnologias eficazes, evitando, ao mesmo tempo, a criação de novos riscos.

A melhoria da **visibilidade dos veículos** e da **visão nocturna ou em condições difíceis** são os factores de prevenção que apresentam perspectivas mais encorajadoras. Actualmente, a presença e a utilização de iluminação diurna são consideradas como elementos muito importantes para a visibilidade dos veículos. Uma vez que alguns Estados-Membros continuam cépticos quanto ao interesse desta medida, tendo em conta, nomeadamente, o seu custo energético, a Comissão reavaliará a questão antes de apresentar, se for caso disso, uma eventual proposta.

A Comissão apresentou em Fevereiro de 2002 uma proposta legislativa destinada a **eliminar o ângulo morto** traseiro nos veículos novos³³, que possui igualmente um grande potencial de redução do número de vítimas. Com base nos resultados de um estudo, a Comissão considerará a possibilidade de apresentar uma proposta legislativa no sentido de equipar *a posteriori* os veículos pesados de mercadorias já em circulação.

O desenvolvimento tecnológico no domínio dos **pneus** (redução da projecção de água pelos pneus dos pesados de mercadorias, melhoria da aderência a pisos escorregadios, sistema de alerta em caso de falta de pressão) deverão permitir, a curto prazo, reduzir o consumo de

³¹ Recomendação 2000/53/CE da Comissão, de 21 de Dezembro de 1999, aos Estados-Membros e à indústria sobre sistemas eficientes e seguros de informação e comunicação nos veículos: uma declaração europeia de princípios relativa à interface homem-máquina [notificada com o número C(1999) 4786] (JO L 019 de 25/01/2000, p.64).

³² Ver, por exemplo, o estudo *Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit* (Bundesanstalt für Strassenwesen [BAST], Bergisch Gladbach, Alemanha, Novembro de 1997).

³³ Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação de espelhos e sistemas suplementares para visão indirecta e de veículos equipados com estes dispositivos e que altera a Directiva 70/156/CEE [COM(2001)811 final de 7 de Janeiro de 2002, JO C 126E de 28.5.2002, p.125].

combustível e o ruído de deslocação, mantendo um nível de segurança elevado. Espera-se uma redução de 10% do consumo de combustível e de cerca de mil mortes por ano. A Comissão estudará as medidas necessárias para, rapidamente, tirar proveito deste progresso.

O **motociclo** é, de longe, o meio de transporte que apresenta maior risco. Existem igualmente possibilidades técnicas para reduzir o risco de acidentes como, por exemplo, a generalização de mecanismos anti-bloqueio de rodas em caso de travagem. A Comissão continuará a analisar os aspectos técnicos de segurança dos motociclos, em concertação com as organizações competentes, com o objectivo de melhorar as prescrições regulamentares.

Uma outra vertente é o acesso à condução de **peessoas com mobilidade reduzida**. Desde 1989, a Comissão promoveu uma série de estudos que conduziram à adopção de uma lista de códigos comunitários a inscrever na carta de condução³⁴ e que facilitam a livre circulação destas pessoas, conduzindo veículos com adaptações por vezes muito sofisticadas. Neste momento, o projecto QUAVADIS analisa os aspectos quantitativos, processuais e de segurança dos produtos de adaptação. Os resultados destes trabalhos deverão permitir adoptar a médio prazo guias de orientação e promover a mobilidade das pessoas com necessidade de adaptação dos seus veículos.

Por outro lado, os estudos revelaram que os meios de segurança activa nem sempre são correctamente utilizados pelos condutores. Assim, antes de procurar generalizar eventuais meios deste tipo, será necessário realizar **estudos de comportamento**.

- Estudar o impacto da utilização generalizada de luzes diurnas por todos os veículos.
- Melhorar a visibilidade dos pesados de mercadorias.
- Eliminar os ângulos mortos traseiros para os condutores de pesados de mercadorias.
- Avaliar as medidas que permitam reduzir os acidentes ligados aos pneus.
- Estudar os dispositivos de detecção de diminuição das capacidades dos condutores, como o teste de alcoolémia anti-arranque e os detectores de fadiga.
- Considerar as experiências nacionais relativas aos dispositivos de adaptação inteligente da velocidade e avaliar a sua receptividade pela opinião pública.
- Melhorar a segurança dos motociclos através de legislação ou de acordos voluntários com a indústria.
- Estudar as vantagens de harmonizar a homologação das adaptações introduzidas nos veículos destinados a pessoas com mobilidade reduzida.
- Adoptar um plano a longo prazo relativo aos sistemas de informação e de comunicação no domínio da segurança rodoviária e definir o quadro regulamentar necessário à utilização destes sistemas, nomeadamente no que se refere aos processos de autorização, às características requeridas e à existência de frequências rádio suficientes.

³⁴ Directiva 97/26/CE do conselho de 2 de Junho de 1997 que altera a Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução (JO L 150 de 7.6.1997, p. 41). A lista em questão foi alterada pela Directiva 2000/56/CE da Comissão de 14 de Setembro de 2000 (JO L 237 de 21.9.2000, p. 45).

- Traçar as linhas prioritárias de elaboração e desenvolvimento de normas de qualidade para otimizar a interface homem-máquina e avaliar as possibilidades de melhoria da segurança rodoviária graças às aplicações telemáticas. Assegurar o respeito da declaração de princípios relativa à interface homem-máquina.

5.2.5. *Controlo técnico periódico*

As deficiências mecânicas têm actualmente um papel menor nos acidentes rodoviários, graças à generalização do controlo técnico, cujas condições de execução, desde a viatura ligeira ao pesado de mercadorias, estão fixadas na legislação comunitária³⁵. No entanto, os controlos efectuados deverão ser adaptados para ter em conta a crescente complexidade das tecnologias de bordo e dos seus sistemas operativos, de forma a poder assegurar o seu bom funcionamento ao longo de toda a vida útil do veículo.

A Comissão analisará a oportunidade de incluir outras categorias de veículos no controlo técnico bem como a promoção de métodos alternativos que garantam um resultado equivalente.

A Comissão examina aliás a sua adesão aos acordos internacionais de 1997³⁶ tendo por objectivo uma harmonização internacional das normas mínimas de controlo.

- Estudar com os Estados-Membros se deverão incluir-se os novos sistemas electrónicos de bordo nos controlos técnicos.
- Determinar e incentivar as melhores práticas, de forma a melhorar a eficácia dos controlos periódicos obrigatórios pelo menor custo.

5.3. **Incentivar a melhoria das infra-estruturas rodoviárias**

5.3.1. *Dados do problema*

As melhorias da infra-estrutura rodoviária e a introdução de procedimentos podem contribuir sensivelmente para reduzir a frequência e a gravidade dos acidentes de viação. Dando à estrada uma configuração explícita, os projectistas podem influenciar o comportamento dos seus utilizadores. A aplicação do conceito de estrada auto-explicável permitirá uma melhoria dos comportamentos dos condutores, através de uma melhor informação sobre as velocidades adequadas. Além disso, a criação de um ambiente protector (nomeadamente com separadores laterais e bermas), em que o erro humano não conduza necessariamente à morte ou a lesões graves, deverá contribuir para tornar as estradas mais seguras.

O Parlamento Europeu pediu, por diversas vezes, que fosse realizado de forma sistemática um estudo de impacto sobre a segurança em relação às novas infra-estruturas financiadas por

³⁵ Directiva 96/96/CE do Conselho de 20 de Dezembro de 1996 relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (JO L 046 de 17/02/1997 p. 1) – última adaptação ao progresso técnico pela Directiva 2001/9/CE da Comissão de 12 de Fevereiro de 2001 (JO L 48 de 17.02.2001, p. 18); Directiva 2000/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 6 de Junho de 2000 relativa à inspecção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade (JO L 203 de 10/08/2000, p.1).

³⁶ Acordo relativo à adopção de condições uniformes aplicáveis ao controlo técnico periódico dos veículos de rodas e ao reconhecimento recíproco dos controlos, concluído em Viena em 13 de Novembro de 1997 (Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas).

fundos europeus e que fossem elaborados guias a nível europeu para a aplicação de medidas de segurança rodoviária ao menor custo e para a realização de auditorias de segurança.

Como é referido no já citado Livro Branco, quando são examinados novos projectos de estradas, deve ser realizado um estudo de impacto sobre a segurança, para verificar se os projectos não têm efeitos negativos em matéria de segurança na zona considerada. Em seguida, devem ser efectuadas auditorias de segurança, para verificar a execução efectiva das várias fases do projecto rodoviário.

As melhorias da rede viária salvam vidas, e a Comunidade tem um importante papel a desempenhar para as incentivar. Para este efeito, dispõe de dois grandes meios: por um lado, a elaboração de guias técnicos à escala da União Europeia, que podem ser utilizados numa base voluntária pelos profissionais de segurança e, por outro lado, a harmonização dos procedimentos, das normas e dos equipamentos de segurança na rede rodoviária transeuropeia.

Na expectativa de que sejam introduzidas na rede existente as melhorias necessárias, a Comissão iniciou um trabalho com vista a harmonizar os critérios que permitem identificar os pontos negros, assim como os meios de dar a conhecer a sua existência aos utilizadores não familiarizados com os locais. Com base neste trabalho, e como já anunciara no Livro Branco, a Comissão tem a intenção de introduzir em 2003, no quadro de uma proposta legislativa referente à segurança das infra-estruturas rodoviárias, uma definição harmonizada de pontos negros, uma sinalização comunitária e a informação aos automobilistas, assim como medidas correctivas.

Programas europeus de avaliação das estradas, com a finalidade de informar melhor os utilizadores sobre os seus riscos e de despertar a consciência para a necessidade de investir na sua melhoria, constituem igualmente uma pista interessante. As estradas que apresentam protecções insuficientes em caso de choque ou onde os limites de velocidade são inadequados estão mal referenciadas. Este mecanismo, combinado com um sistema de estrelas que informe sobre o risco de acidentes ligados à estrada em questão, deverá incentivar os utilizadores a conduzirem com mais prudência. A prazo, o objectivo é incentivar a redução da proporção de estradas e túneis europeus que apresentam riscos elevados.

Várias associações de automobilistas lançaram um programa de avaliação das estradas, designado EuroRAP (European Road Assessment Programme). A intenção é fornecer aos automobilistas de toda a Europa informações, baseadas em critérios objectivos, sobre o nível de segurança das principais estradas que utilizam. A Comissão dá o seu apoio a este novo projecto.

5.3.2. *Elaboração de guias técnicos em matéria de segurança das infra-estruturas*

A existência de directrizes nacionais revelou-se útil em alguns Estados-Membros. Pela mesma ordem de ideias, será conveniente elaborar guias técnicos em matéria de segurança das infra-estruturas, que recordem os princípios universais, ilustrando-os com estudos de casos concretos, a fim de ajudar os profissionais associados, à escala local e regional, na especificação e aplicação de medidas de segurança rodoviária. A Comissão já salientou, no Livro Branco, a importância de acções como a aproximação das características técnicas das infra-estruturas e a harmonização de base da sinalização rodoviária, incluindo a dos sinais de mensagens variáveis.

No quadro da proposta de directiva acima referida, a Comissão irá propor a elaboração de guias de segurança das infra-estruturas e de informação aos condutores. Os domínios prioritários são, nomeadamente: as medidas de baixo custo, nos locais de elevado risco, ao longo de determinados troços rodoviários ou à escala de uma zona geográfica, a auditoria de segurança, a gestão da segurança em meio urbano, a redução da velocidade e as infra-estruturas protectoras. Estes guias poderão evoluir e fazer parte dos modelos europeus de cadernos de encargos utilizados nos concursos para a construção e manutenção das infra-estruturas rodoviárias. Isto facilitará o crescimento da concorrência transnacional, melhorando a oferta em termos de qualidade e de preço. Terá igualmente efeitos de simplificação e de normalização administrativa.

A Comissão promoverá a recolha e divulgação de informações sobre as melhores práticas em matéria de auditoria e de estudo de impacto das estradas. Apoiará projectos de demonstração que apliquem as orientações comunitárias em matéria de segurança das infra-estruturas, nomeadamente no âmbito do 6º programa-quadro de investigação e, em tempo oportuno, em domínios como a auditoria de segurança, a gestão da segurança em meio urbano e a avaliação das incidências sobre a segurança e subordinará a obtenção de financiamento de quaisquer projectos de infra-estruturas financiados pela União Europeia, incluindo os da rede rodoviária transeuropeia, à aplicação destas orientações.

Todos os anos, mais de 330 pessoas são mortas em passagens de nível rodo-ferroviárias na União Europeia, por ignorância ou desrespeito das regras de circulação. Inconscientes das consequências dos seus actos, alguns condutores têm um comportamento irresponsável. Os problemas institucionais entre os operadores rodoviários e ferroviários e a heterogeneidade da sinalização agravam a situação.

Em concertação com os operadores rodoviários e ferroviários, a Comissão tenciona elaborar orientações de boa conduta, a fim de identificar soluções eficazes para reduzir substancialmente esta hecatombe.

5.3.3. Rede Rodoviária Transeuropeia (RTE)

Em 1996, o Conselho atribuiu à União Europeia a missão de garantir aos utilizadores das redes transeuropeias um nível de serviço, de conforto e de segurança elevado e homogéneo³⁷. Esta obrigação legal, conjugada com o considerável crescimento registado pelo transporte internacional nestes últimos anos, impõe a melhoria da segurança da rede rodoviária transeuropeia.

Será lançado um estudo para determinar o potencial de redução do número de vítimas de uma melhoria da harmonização das regras de segurança e de sinalização rodoviária e das normas de engenharia para as estradas e para o equipamento rodoviário (tendo em conta outros trabalhos internacionais, como os da Comissão Económica para a Europa da ONU).

Já foram adoptadas várias normas europeias, nomeadamente em matéria de equipamento de segurança rodoviária. Estas normas deverão ser progressivamente aperfeiçoadas, de forma a basearem-se em critérios de eficácia.

³⁷ Decisão nº 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Julho de 1996 sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (JO L 228 de 9.9.1996 p. 1).

As acções relativas à segurança nesta parte da rede rodoviária assumirão uma importância especial no contexto do **alargamento**, porque os novos Estados-Membros, bastante mais do que os Quinze, serão chamados a investir maciçamente na melhoria da sua parte da rede rodoviária transeuropeia.

A Comissão traçará directrizes, na perspectiva de estabelecer umnexo entre o financiamento comunitário desta rede e a melhoria da segurança.

5.3.4. *Segurança nos túneis*

Muitas infra-estruturas rodoviárias, nomeadamente túneis, foram construídas há várias décadas, numa altura em que a densidade do tráfego e as características dos veículos eram diferentes das actuais. Na sequência de recentes acidentes em túneis, a Comissão propôs, em Dezembro de 2002, uma directiva destinada a assegurar aos cidadãos europeus um nível mínimo de segurança nos túneis rodoviários situados na rede transeuropeia³⁸.

As medidas propostas referem-se à organização e aos equipamentos técnicos. Para ter em conta a diversidade dos túneis, tanto no plano funcional como no plano da segurança, estas medidas deverão entrar em vigor de forma gradual. Os túneis de risco elevado, ou seja, alguns dos mais antigos ou os que foram concebidos para um volume de tráfego inferior ao tráfego actual, deverão ser prioritariamente objecto de obras de reabilitação.

A Comissão estará igualmente atenta aos meios de segurança previstos nos projectos de infra-estrutura que incluam troços em túnel e que beneficiem de um contributo financeiro comunitário, nomeadamente a título do orçamento consagrado à rede transeuropeia de transportes.

Tal como já o fez em 2002, a Comissão tenciona ainda apoiar projectos de informação aos utilizadores sobre a segurança nos túneis.

5.3.5. *Novo conceito de estrada inteligente e GALILEU*

A detecção antecipada de condições anormais de circulação e a transmissão de informações pertinentes ao condutor contribuem para melhorar sensivelmente a segurança rodoviária.

A detecção de situações anormais de circulação poderá ser melhorada nos próximos anos utilizando os próprios veículos como sensores e através da centralização dos dados em centros de controlo da circulação rodoviária, graças aos múltiplos modos de comunicação disponíveis. Uma cooperação mais alargada entre os sectores público e privado neste domínio deverá permitir chegar mais rapidamente ao estabelecimento de procedimentos harmonizados mais eficazes e a menor custo, por exemplo, dando ao sector privado acesso aos dados sobre a circulação e criando um quadro jurídico e operativo estrito para o desenvolvimento de serviços de informação sobre o tráfego³⁹.

Qualquer situação anormal poderá ser comunicada aos condutores através dos diversos modos disponíveis, como painéis de mensagem variável, serviços radiofónicos de informação rodoviária, etc.

³⁸ COM (2002)769 final de 30.12.2002.

³⁹ Recomendação da Comissão, de 4 de Julho de 2001, relativa ao desenvolvimento de um quadro jurídico e comercial para a participação do sector privado na implantação de serviços telemáticos de informação sobre tráfego e viagens (TTI) na Europa (JO L 199 de 24.7.2001, p. 20).

A introdução de serviços harmonizados de teleportagem, que foi recentemente objecto de uma proposta de directiva por parte da Comissão⁴⁰, reduzirá os congestionamentos e, assim, o risco de acidentes nas praças de portagem.

A entrada em serviço do sistema europeu de posicionamento por satélite GALILEU terá um importante papel a partir de 2008, graças à precisão alcançada por este sistema e à maior fiabilidade das informações transmitidas. Serão postos à disposição dos automobilistas e das autoridades sistemas mais precisos e de melhor desempenho nos seguintes domínios:

- sistemas de navegação e orientação, com base numa cartografia digital, enriquecida com informações de segurança transmitidas aos condutores sobre os perigos estáticos (pontos negros, etc.) e dinâmicos (gelo na estrada, circulação densa, etc.) que vão encontrar;
- informações sobre a circulação, que poderão ser filtradas de forma a responder estritamente às necessidades e à situação do condutor;
- sistema de alerta em caso de acidente, que transmita automaticamente as informações essenciais ao posto de socorro mais próximo;
- aplicação do «rastreamento», por exemplo à vigilância de veículos que transportem mercadorias perigosas, de veículos roubados ou de veículos envolvidos em actividades criminosas.

Estes aspectos serão igualmente desenvolvidos na já referida Comunicação da Comissão sobre o programa eSafety, relativo ao desenvolvimento das novas tecnologias de segurança a bordo.

- Propor uma directiva-quadro sobre a segurança das infra-estruturas rodoviárias, a fim de introduzir um sistema de gestão harmonizado dos pontos negros e de auditoria de segurança rodoviária nas estradas que integram a rede transeuropeia (RTE).
- Desenvolver guias técnicos em matéria de infra-estruturas, nomeadamente relativos a medidas de baixo custo, aos métodos de auditoria, à gestão da segurança em meio urbano, às técnicas de moderação da velocidade e às bermas de estrada protectoras.
- Elaborar um guia de boas práticas de segurança nas passagens de nível.
- Avaliar o impacto sobre a segurança dos projectos que sejam objecto de financiamento comunitário e relativos a uma zona inteira.
- Adaptar ao progresso técnico as normas comunitárias aplicáveis aos equipamentos rodoviários e assegurar um nível de protecção elevado, nomeadamente através de melhoramentos que tornem as margens das estradas menos perigosas em caso de acidente.
- Realizar projectos de investigação e de demonstração sobre o tema das “estradas inteligentes”.
- Procurar um nível de segurança elevado nos túneis, através, nomeadamente, de normas e de informação aos utilizadores.

⁴⁰ Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à generalização e à interoperabilidade dos sistemas de teleportagem rodoviária na Comunidade (COM(2003)132 final de 23.4.2003).

5.4. Segurança do transporte comercial de mercadorias e de passageiros.

Durante a última década, o número de veículos pesados em circulação nas estradas europeias aumentou consideravelmente. Inflectir o crescimento do número de acidentes envolvendo veículos pesados constitui um desafio tanto para a sociedade como, mais directamente, para o sector dos transportes de mercadorias por estrada. A condução de veículos pesados é uma das profissões mais perigosas, e os condutores profissionais também têm direito a um ambiente de trabalho seguro, que corresponda às normas mais recentes em matéria de condições de trabalho.

Neste contexto, o Parlamento Europeu e o Conselho adoptaram sucessivamente, para todos os veículos de mais de 3,5 toneladas e todos os veículos que transportam 8 ou mais passageiros:

- em Novembro de 2002, uma directiva que generaliza o **limitador de velocidade**, a partir de 2005 para os veículos novos e, até 2008, para os veículos matriculados depois de 1 de Outubro de 2001⁴¹. A Comissão avaliará o impacto desta directiva, nomeadamente em relação aos veículos mais leves, de menos de 7,5 toneladas e, se for necessário, apresentará propostas apropriadas;
- em Abril de 2003, uma directiva que torna obrigatório o **uso do cinto de segurança** pelos condutores e passageiros ocupantes de lugares com eles equipados⁴². Para reforçar a eficácia desta medida, a Comissão irá propor, em 2003, a generalização, logo que possível, da instalação de cintos de segurança em todos os lugares sentados dos autocarros⁴³. Por outro lado, a Comissão deu início a trabalhos de identificação dos problemas específicos colocados pelo **transporte de crianças**, com vista a introduzir, se necessário, regras de protecção para os veículos afectos ao transporte escolar.

A Comissão apresentou igualmente uma proposta de directiva relativa à **formação inicial e contínua dos condutores profissionais**⁴⁴. Esta questão é crucial, uma vez que se trata de inverter a situação actual: presentemente, apenas 10% dos condutores profissionais tiveram qualquer formação para além da que lhes conferiu a carta de condução. A aplicação desta directiva contribuirá para reforçar o nível de segurança rodoviária, a segurança na paragem e a qualidade de serviço, favorecendo a inserção profissional e corrigindo distorções de concorrência neste domínio.

Por outro lado, está actualmente em análise no Parlamento e no Conselho uma proposta legislativa para melhorar e reforçar as regras em vigor sobre o controlo e o respeito do **tempo de condução e de repouso**⁴⁵. Esta iniciativa tem por objectivo promover a eficácia e a uniformidade da interpretação das regras neste domínio. A proposta contém igualmente disposições com vista a determinar a responsabilidade do empregador em determinadas

⁴¹ Directiva 2002/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002, que altera a Directiva 92/6/CEE do Conselho relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JOL 327 de 04/12/2002 p. 8). A directiva anterior era aplicável apenas a veículos pesados de mais de 12 toneladas e a autocarros de mais de 10 toneladas.

⁴² Directiva 2003/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, já mencionada no ponto 5.2.3.

⁴³ Os autocarros de transporte urbano não são abrangidos.

⁴⁴ Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à formação dos motoristas de veículos de transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros [COM(2001)56 final de 2.2.2001, JO C 154E de 29.5.2001, p.258].

⁴⁵ Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários [COM(2001)573 final de 12.10.2001, JO C 51E de 26.2.2002, p. 234].

infracções cometidas pelo seu motorista e a harmonizar as condições que permitem a imobilização dos veículos. Está em preparação outra proposta legislativa, nomeadamente uma directiva que integra um conjunto (ver 5.1.1 supra) destinado a melhorar a aplicação das regras sociais relativas ao tempo de condução, de repouso e de trabalho⁴⁶. Esta directiva, que alterará a já referida Directiva 88/599/CE, conterà, entre outras medidas, um aumento considerável do número de controlos que devem ser efectuados para verificar o respeito dos tempos de condução e de repouso dos condutores (actualmente, só 1% dos dias de trabalho são controlados). Outras disposições desta proposta de directiva destinam-se a incentivar o intercâmbio sistemático de informações, a coordenação das acção de controlo, sobretudo no que se refere ao transporte transfronteiras, à concertação regular entre as administrações nacionais e à formação de controladores, para melhor fazer respeitar as diferentes legislações.

A introdução do **tacógrafo digital**⁴⁷, aparelho que regista, por um período mais longo do que o tacógrafo mecânico actualmente pode fazer, os dados relativos à velocidade e ao tempo de condução, representará um progresso substancial na eficácia dos meios de controlo.

O quadro 2 infra constitui um exemplo da repartição de responsabilidades entre os diferentes níveis envolvidos.

União Europeia	<ul style="list-style-type: none"> - Regulamento 3820/85 que harmoniza os tempos de trabalho e de repouso - Regulamento 3821/85 que introduz a instalação obrigatória do tacógrafo nos veículos pesados - Directiva 88/599 que introduz uma frequência mínima das controlos rodoviários - Início da cooperação entre as polícias nacionais em matéria de controlo dos transportes internacionais - Acompanhamento da transposição e da aplicação da legislação pelos Estados-Membros
Nível nacional	<ul style="list-style-type: none"> - Homologação dos tacógrafos e dos veículos com eles equipados - Organização dos controlos e fixação das sanções em caso de ultrapassagem do tempo de trabalho - Aplicação de sanções
Nível regional / local	<ul style="list-style-type: none"> - Emissão de cartas de condução - Realização dos controlos dos discos dos tacógrafos nas estradas e nas empresas - Instalação de áreas de repouso equipadas nas auto-estradas
Sector privado	<ul style="list-style-type: none"> - Informação e sensibilização dos condutores pelos seus empregadores e planeamento adequado dos transportes - Consideração do respeito das regras de remuneração - Reembolsos concedidos pelas companhias de seguros em caso de boa aplicação da legislação - Cumprimento da regulamentação pelos condutores

⁴⁶ O tempo de trabalho é regido pela Directiva 93/104/CE do Conselho de 23 de Novembro de 1993 (JO L 307 de 13.12.1993, p. 1) alterada pela Directiva 2000/34/CE de 22 de Junho de 2000 (JO L 195 de 1.8.2000, p. 41), completadas pela Directiva sectorial 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Março de 2002 (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

⁴⁷ Regulamento (CE) n° 2135/98 do Conselho de 24 de Setembro de 1998 que altera o Regulamento (CEE) n° 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e a Directiva 88/599/CEE relativa à aplicação dos Regulamentos (CEE) n° 3820/85 e n° 3821/85 (JO L 274 de 9.10.98, p. 1) ; Regulamento (CE) n° 1360/2002 da Comissão, de 13 de Junho de 2002, que adapta pela sétima vez ao progresso técnico o Regulamento (CEE) n° 3821/85 do Conselho, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 207 de 5.8.2002, p. 1).

Quadro 2: Cumprimento da legislação relativa ao tempo de trabalho e de repouso dos condutores profissionais

A perda de carga dos veículos pesados devido a deficiência de **estiva** é uma fonte de acidentes rodoviários, frequentemente muito graves. Certos Estados-Membros dispõem de uma legislação completa neste domínio, mas a ausência de harmonização ao nível comunitário é um problema grave para as transportadoras internacionais. Para obviar a esta situação a esta situação, a Comissão deu início, em 2002, à redacção de um guia das melhores práticas.

O **transporte excepcional**⁴⁸, que não está isento de riscos a nível da segurança rodoviária, constitui uma outra fonte de problemas para as transportadoras internacionais devido à ausência de harmonização das regras, por vezes mesmo entre as diversas regiões de um mesmo Estado-Membro. A Comissão deu início, também neste domínio, à redacção de um guia das melhores práticas.

A legislação que rege as condições técnicas para o **transporte de mercadorias perigosas** por estrada constitui igualmente uma parte importante do acervo comunitário em matéria de segurança rodoviária. Estas regras são regularmente revistas à luz de trabalhos internacionais, nomeadamente no quadro do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR). A necessidade de melhor ter em conta os riscos na origem das crescentes preocupações em matéria de segurança (protecção contra uma utilização de veículos com a intenção de prejudicar) conduzirá a reavaliar as cláusulas desta legislação.

A União Europeia dedicará uma atenção especial à aplicação ao sector do transporte profissional das medidas referidas nos parágrafos anteriores, nomeadamente as medidas técnicas e de formação, ou o desenvolvimento de novas tecnologias de segurança ou de gestão do tráfego.

Num futuro próximo, será igualmente necessário ter em conta as consequências que poderão decorrer de uma utilização crescente de **pequenos veículos utilitários e de veículos de empresa**. A falta de regulamentação relativa à formação, ao tempo de condução e repouso ou aos limitadores de velocidade pode ter incidências em termos de segurança rodoviária.

- Adopção e transposição de uma directiva comunitária do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à formação dos condutores profissionais.
- Reforçar a regulamentação (e o controlo da sua aplicação) relativa aos tempos de repouso e de condução no transporte rodoviário comercial.
- Introdução do tacógrafo digital nos veículos comerciais.
- Elaboração de orientações sobre as melhores práticas em matéria de políticas de empresa com vista a reduzir o risco de acidentes e de ferimentos e a incentivar a integração da segurança como cláusula essencial nos contratos de transporte rodoviário.

⁴⁸ A saber, o transporte em derrogação das obrigações decorrentes da Directiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de Julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

- Elaboração dos guias das melhores práticas relativos à estiva de cargas e ao transporte excepcional.
- Adaptação ao progresso técnico da legislação comunitária relativa ao transporte de mercadorias perigosas.
- Tornar obrigatório o cinto de segurança nos autocarros e veículos pesados.
- Introduzir regras de protecção para os veículos de transporte regular de crianças.
- Estudar o impacto sobre a segurança rodoviária da utilização crescente de pequenos veículos utilitários e de veículos de empresa.

5.5. Socorro e assistência às vítimas de acidentes rodoviários

Vários milhares de vidas poderiam ser salvas na União Europeia melhorando a rapidez de intervenção e de diagnóstico na assistência pós-traumática em acidentes rodoviários. Inversamente, uma assistência pós-traumática de má qualidade pode traduzir-se, em caso de sobrevivência, em lesões e deficiências que poderiam ter sido evitadas. Um estudo realizado no Reino Unido permitiu avaliar em 12% a proporção de pessoas acidentadas que, depois de sofrerem um traumatismo ósseo grave, ficaram com uma deficiência considerável que poderia ter sido evitada.

Seria necessário dispor de informações detalhadas sobre a gravidade dos ferimentos para compreender melhor as possibilidades de reduzir os danos pela assistência médica após o acidente. É necessário reunir dados à escala nacional para medir a eficácia dos serviços médicos de emergência.

A presença de dispositivos automáticos de alerta e de posicionamento tenderá a generalizar-se a bordo das viaturas novas. Para maximizar a sua utilidade, é importante que a mensagem de alerta seja transmitida directamente aos serviços de emergência. Será necessário testar este tipo de sistema no quadro de um projecto-piloto, numa primeira fase nos veículos pesados afectos ao transporte internacional.

O Parlamento e o Conselho decidiram recentemente impor aos operadores de redes telefónicas que forneçam aos serviços de socorro informações que permitam a localização da origem dos pedidos de socorro através do **número de emergência 112**⁴⁹. A Comissão adoptará em 2003 uma recomendação com as orientações para a aplicação desta decisão. São igualmente propostos pelos construtores de automóveis sistemas automáticos de alerta em modelos recentes de veículos. Nesta fase, importa assegurar que as informações recolhidas e transmitidas através dos vários sistemas cheguem correctamente e sem demora aos serviços de socorro que terão de intervir em caso de acidente. Estes sistemas serão analisados em pormenor na comunicação relativa às «tecnologias da informação e da comunicação para os veículos inteligentes», já mencionada anteriormente.

⁴⁹ Conjunto de medidas relativas às novas comunicações electrónicas constituído pela Directiva 2002/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Março de 2002, relativa a um quadro regulamentar comum para as redes e serviços de comunicações electrónicas (directiva-quadro) e Directiva 2002/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Março de 2002, relativa ao serviço universal e aos direitos dos utilizadores em matéria de redes e serviços de comunicações electrónicas (directiva serviço universal) (JO L 108 de 24.4.2002, p.33).

- Estudar as melhores práticas no domínio da assistência médica pós-acidente.
- Elaborar uma especificação para dispositivos de alerta em caso de acidente ligados a um sistema de posicionamento e realizar projectos de demonstração englobando toda a cadeia de socorro.

5.6. Recolha, análise e difusão dos dados relativos aos acidentes

5.6.1. Dados do problema

A definição de um objectivo comum de melhoria da segurança rodoviária pressupõe que se dê prioridade às medidas mais eficazes. Os acidentes são ocorrências imprevisíveis, mas nem por isso constituem uma fatalidade e é necessário conhecer-lhes as **causas**, as **circunstâncias** e as **consequências**, para as controlar e evitar ou, pelo menos, atenuar a sua gravidade.

Assim, as bases de dados sobre os acidentes e os traumatismos são instrumentos indispensáveis à avaliação objectiva dos problemas de segurança rodoviária. Pela mesma ordem de ideias, a eventual instalação a bordo dos veículos rodoviários, tal como dos outros modos de transporte, de dispositivos (“caixas negras”) destinados a registar os parâmetros que permitam explicar as causas dos acidentes tornará os automobilistas mais responsáveis, acelerará os processos judiciais após os acidentes, reduzirá o custo das acções judiciais e permitirá tomar medidas preventivas mais eficazes.

5.6.2. Causas dos acidentes

Prevê-se desenvolver estudos independentes sobre os acidentes rodoviários, a exemplo da regulamentação europeia para a aviação civil. No entanto, dado o seu elevado número, não é possível realizar um inquérito detalhado sobre cada acidente. É mais realista concentrarmo-nos, por um lado, nos acidentes mais graves e, por outro, numa amostra representativa dos acidentes mais comuns. Estes inquéritos, independentes dos que são efectuados pelas autoridades judiciárias ou pelas companhias de seguros, deverão ser orientados para as causas dos acidentes, mais do que para as responsabilidades, e permitir melhorar a legislação e as práticas em vigor. Devem ser realizados a nível nacional, com base numa metodologia europeia, e os seus resultados devem ser comunicados para avaliação a um grupo de peritos sediada junto da Comissão. Estes inquéritos, referentes a um número limitado de acidentes, serão complementares das estatísticas gerais de acidentes de viação e de estudos detalhados de casos de acidentes, realizados por equipas multidisciplinares. As bases de dados assim constituídas serão postas à disposição dos investigadores.

A utilização dos inquéritos feitos na ocasião dos acidentes coloca um problema particular. Actualmente, os inquéritos realizados pelas autoridades judiciárias ou pelas companhias de seguros têm por principal objectivo a repartição dos prejuízos provocados e a determinação das responsabilidades, aplicando os códigos instituídos pelo legislador. Ora, estes inquéritos não podem substituir-se à necessidade que se faz sentir de forma crescente na Europa e nos Estados Unidos de realizar inquéritos técnicos independentes cujos resultados sejam orientados para as causas dos acidentes e para os

meios de melhorar a legislação.

A regulamentação europeia prevê, há já vários anos, este tipo de inquéritos em relação à aviação civil⁵⁰. Está actualmente prevista uma obrigação análoga na regulamentação ferroviária⁵¹. A Comissão tenciona agora propor o desenvolvimento destes mesmos inquéritos para o sector marítimo⁵² e, a mais longo prazo, seria conveniente fazer o mesmo em relação aos acidentes rodoviários.

Estes inquéritos independentes devem ser realizados a nível nacional, mas respeitando uma metodologia europeia. Os resultados, por sua vez, deverão ser comunicados a um grupo de peritos independentes sediada junto da Comissão e que deverá ter a função de melhorar a legislação em vigor e adaptar a metodologia, nomeadamente à evolução técnica.

Como foi afirmado na 3ª conferência sobre a investigação dos acidentes, organizada pelo Conselho Europeu de Segurança dos Transportes (CEST)), “uma organização independente permanente não garante apenas a independência das investigações. Permite igualmente assegurar que as suas recomendações são seguidas de efeitos”.

Sendo qualquer nova tecnologia susceptível de induzir fenómenos de compensação pelos condutores, será necessário avaliar o seu impacto, por exemplo no que se refere aos dispositivos de alerta de fadiga dos condutores, às medidas de reabilitação e aos métodos de acesso progressivo à condução.

Relativamente aos **gravadores** (“caixas negras”), a sua instalação a prazo em determinadas categorias de veículos rodoviários, tal como nos outros modos de transporte, permitirá compreender as causas técnicas de acidentes, responsabilizará os automobilistas, acelerará os processos judiciais consecutivos aos acidentes, reduzirá os seus custos e permitirá adoptar medidas preventivas mais eficazes. Será preciosa a recolha centralizada das informações registadas, logo que exista uma massa crítica de aparelhos em serviço. Sem esperar por esse momento, e para evitar eventuais incompatibilidades técnicas, será útil elaborar uma especificação técnica.

⁵⁰ A Directiva 94/56/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil (JO L 319 de 12.12.1994, p. 14) constitui um modelo para os outros modos de transporte. Esta directiva enuncia os princípios fundamentais que regem os inquéritos aos acidentes e incidentes na aviação civil. Complementarmente, a Comissão adoptou, em Dezembro de 2000, uma proposta de directiva sobre os relatórios de ocorrências na aviação civil. Completando a legislação comunitária actual, esta proposta visa a análise dos incidentes, ocorrências que, geralmente, são sinais percussores de acidentes.

⁵¹ A Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1), que faz parte do “pacote ferroviário” aprovado em Dezembro de 2000, obriga os Estados-Membros a introduzirem disposições para que sejam sistematicamente realizados inquéritos em caso de acidente. A Comissão propôs em 2002 uma directiva sobre a segurança ferroviária (COM(2002)21 final, JO C 126E de 28.5.2002, p. 332) que obriga os Estados-Membros a criarem, a nível nacional, organismos inteiramente independentes, com a função de efectuarem os inquéritos aos acidentes. Será criado um mecanismo de cooperação a nível comunitário, eventualmente no quadro da futura Agência para a Segurança Ferroviária.

⁵² A Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade (JO L 138 de 1.6.1999, p. 1) requer, desde 1 de Dezembro de 2000, que seja realizado um inquérito objectivo em caso de acidente em qualquer embarcação que opere com origem ou destino na Comunidade. A Comissão tenciona propor, até 2004, um sistema harmonizado para todos os acidentes marítimos.

5.6.3. *Circunstâncias dos acidentes*

A UE dispõe da já citada CARE, cujos dados desagregados são alimentados pelo Estados-Membros e geridos pelos serviços da Comissão⁵³. Desde Julho de 2002, estão acessíveis ao público, através do sítio Internet “Europa”⁵⁴, diversos quadros e gráficos e prevê-se que este serviço seja actualizado regularmente. Por outro lado, um número limitado de utilizadores (dois por Estado-Membro) tem acesso directo a todos os dados da CARE. Antes do final de 2003, um grupo de organismos especializados em segurança rodoviária concluirá um estudo sobre a exploração prática da CARE⁵⁵. Deverão ser igualmente realizados estudos sobre a correlação dos dados, para fazer uma estimativa regular dos erros de declaração relativos às vítimas. Para este efeito, será necessário confrontar os dados dos hospitais com as estatísticas nacionais.

A comparabilidade da situação entre Estados-Membros pressupõe que os dados da CARE sejam confrontados com diversas variáveis socioeconómicas, as chamadas **variáveis de exposição ao risco**, como o parque de veículos, a extensão das redes ou os diferentes volumes de tráfego. As variáveis em questão devem ser conhecidas com um nível de detalhe compatível com a tipologia da CARE e ser medidas de forma comparável.

A médio prazo, a CARE encerra um potencial considerável de informações e de instrumentos de apoio à decisão e ao acompanhamento, tanto para o público em geral como para os investigadores e os políticos.

5.6.4. *Consequências dos acidentes*

As análises de sangue, os estudos radiológicos e outros exames clínicos são indispensáveis ao conhecimento das consequências de acidentes corporais e a sua execução deverá ser codificada, ou mesmo harmonizada, em toda a União Europeia. É preciso valorizar, ao nível da União Europeia, as experiências bem sucedidas, muitas vezes desenvolvidas à escala local e por equipas pluridisciplinares de clínicos de traumatologia de acidentes da estrada, promovendo o intercâmbio de informações entre os especialistas e elaborando orientações relativas às melhores práticas.

No contexto do 5º programa-quadro de investigação, foi lançado em 2002 um importante projecto de análise dos traumatismos causados pelos acidentes da estrada⁵⁶. Este projecto retoma as recomendações formuladas num projecto anterior⁵⁷ sobre a codificação dos traumatismos. A acção deve ser continuada e amplificada, e a acidentologia foi seleccionada como um dos temas de acção prioritários de 6º programa-quadro.

5.6.5. *Observatório Europeu da Segurança Rodoviária*

A Comissão tenciona, por último, criar um observatório europeu de segurança rodoviária, como estrutura interna da Comissão, sob a forma de projecto-piloto e financiado no quadro do orçamento da União Europeia. Este observatório coordenará todas as actividades comunitárias no domínio da recolha e análise dos dados relativos aos acidentes de viação e aos danos corporais. Na medida em que albergará o sistema de informação CARE, o observatório

⁵³ Existe também a base de dados BICAR, gerida pela OCDE, mas os seus dados só estão disponíveis de forma agregada.

⁵⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm

⁵⁵ Projecto ASTERYX.

⁵⁶ Projecto PENDANT.

⁵⁷ Projecto STAIRS (4º programa-quadro).

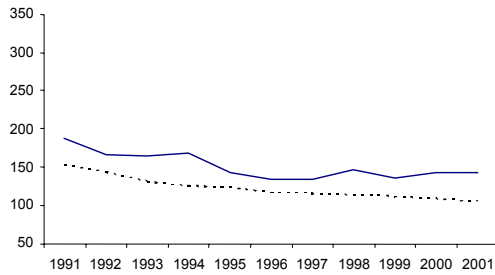
servirá de ponto de ligação da União Europeia para o intercâmbio de informações sobre as melhores práticas e será responsável, em definitivo, por organizar e gerir as actividades em torno das orientações comunitárias sobre as melhores práticas. O observatório poderá igualmente encarregar-se de melhorar a divulgação dos resultados dos projectos de investigação relativos à segurança rodoviária, tanto os financiados pela União Europeia como os pertencentes a outros programas, e assegurar a difusão de informações.

- Desenvolver a base de dados CARE e alargar o seu acesso, com uma preocupação de transparência e para promover a sua exploração.
- Completar a CARE com as variáveis de exposição ao risco e as causas de acidentes.
- Avaliar e melhorar os sistemas que ligam os dados dos hospitais às estatísticas nacionais sobre acidentes de viação.
- Elaborar uma especificação aplicável aos gravadores de acidentes de bordo e estudar os resultados das diferentes alternativas para determinadas categorias de veículos.
- Criar um observatório europeu de segurança rodoviária, como estrutura interna da Comissão.
- Definir uma metodologia europeia para os inquéritos independentes sobre os acidentes da estrada e instituir um grupo de peritos independentes sediada junto da Comissão.

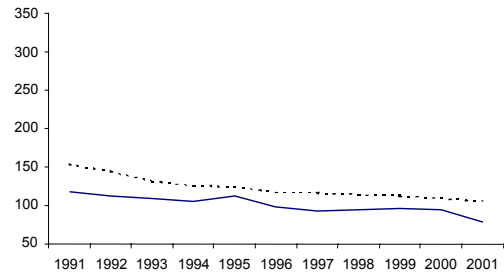
ANEXO 1

Acidentes de viação – evolução do número de mortes por milhão de habitantes, 1991-2001. Situação de cada Estado-Membro (+ média EUR-15)

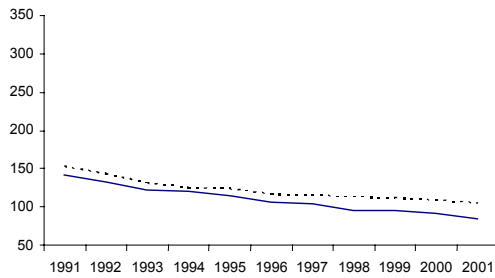
B



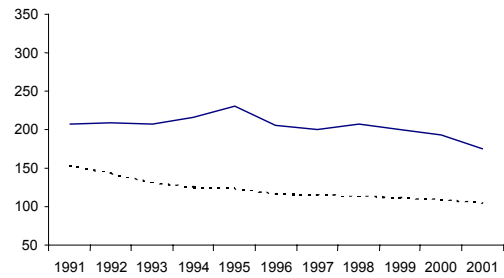
DK



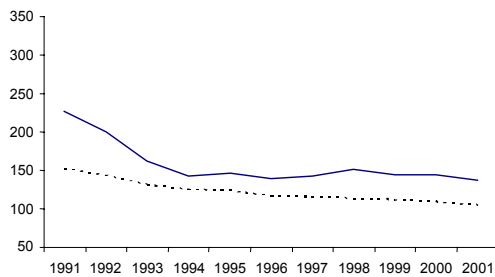
D



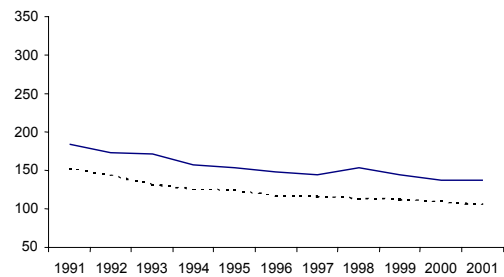
EL

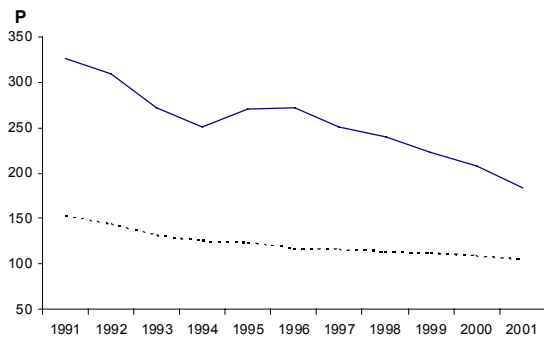
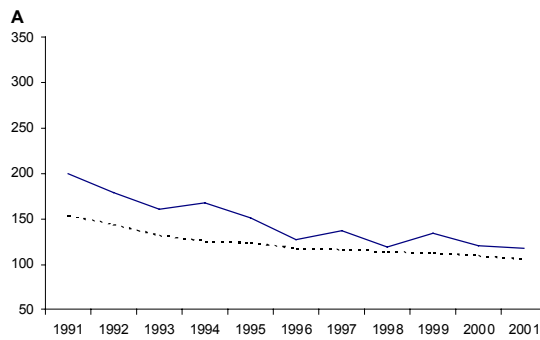
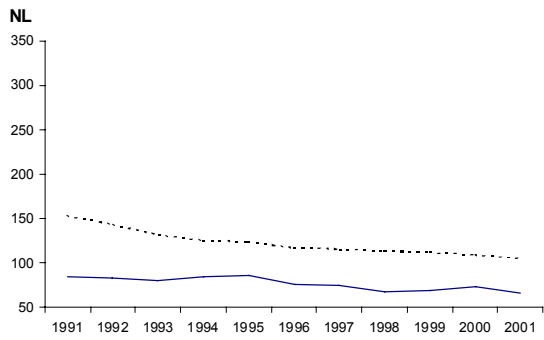
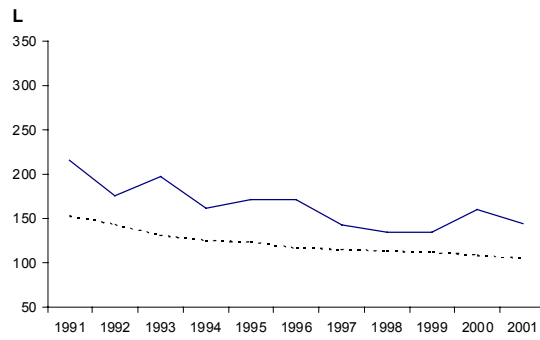
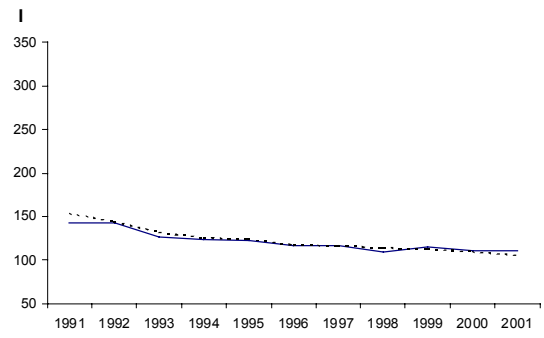
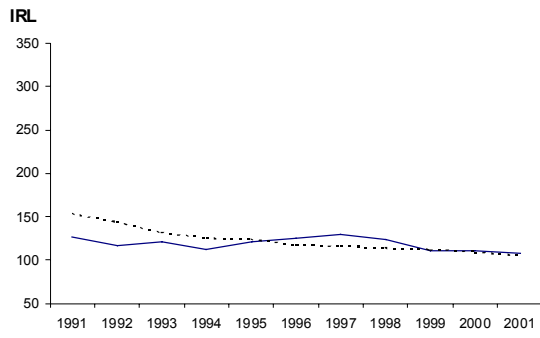


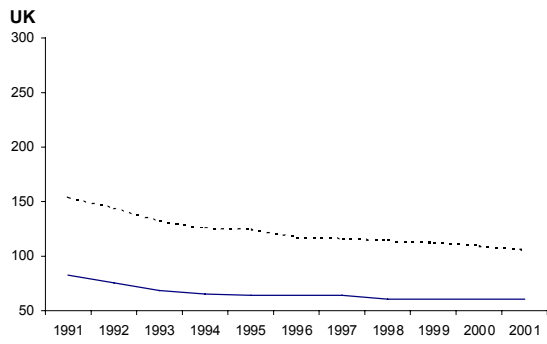
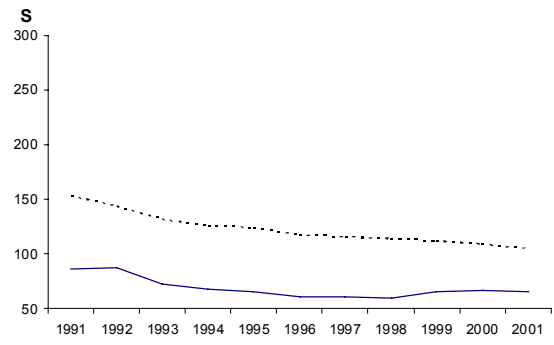
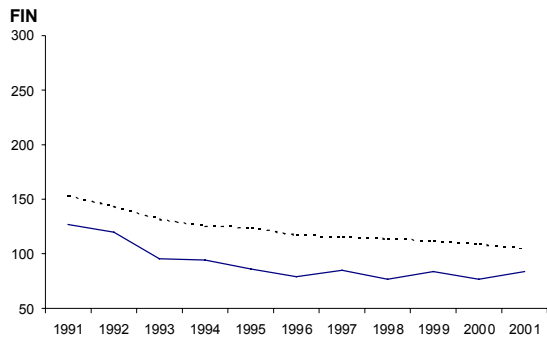
E



F







	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	16.918
DK	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	5.815
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977	98.499
EL	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.157	2.105	2.182	2.116	2.037	1.895	23.585
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.749	5.482	5.604	5.957	5.738	5.777	5.516	68.467
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	8.918	8.487	8.079	8.160	98.789
IRL	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	4.760
I	8.109	8.053	7.188	7.091	7.020	6.676	6.713	6.314	6.633	6.410	6.410	76.617
L	83	69	78	65	70	71	60	57	58	70	69	750
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066	1.090	1.082	1.085	13.067
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963	1.079	976	958	12.893
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	2.126	2.028	1.874	1.671	27.167
FIN	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	5.140
S	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	6.660
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581	3.564	3.580	3.598	42.467
EU-15	56.027	52.771	48.558	46.514	46.096	43.626	43.312	42.344	41.901	40.761	39.684	501.594

Acidentes de viação – evolução 1991-2001 – número de mortes

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
B	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145
DK	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81
D	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85
EL	207	210	209	216	231	206	201	208	201	193	180
E	227	201	163	143	147	140	143	151	145	145	137
F	184	173	172	157	154	147	145	153	145	138	138
IRL	126	117	121	113	121	125	130	124	111	111	108
I	143	142	126	124	123	116	117	110	115	111	111
L	216	177	197	162	172	172	143	135	135	161	156
NL	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	68
A	200	178	161	167	151	128	137	119	133	120	118
P	326	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163
FIN	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84
S	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66
UK	82	76	68	65	64	64	64	61	60	60	60
EU-15	153	144	132	126	124	117	116	113	112	108	105

Acidentes de viação – evolução 1991-2001 – número de mortes por milhão de habitantes

Fontes: CARE, dados nacionais. Estimativas em itálico

ANEXO 2

Carta Europeia da Segurança Rodoviária

O abaixo assinado [designação, endereço], representado(a) por [nome e título da pessoa signatária]

Detentor de uma autoridade, de um poder de decisão, de um poder económico ou social ou de um mandato de representação,

e, nesta qualidade, detentor de uma parte de responsabilidade em termos de segurança rodoviária na União Europeia,

(PREÂMBULO)

Considerando que o número actual de vítimas de acidentes de viação na Europa se encontra a um nível inaceitável e que é conveniente tomar as medidas mais eficazes para reduzir este número no mais curto prazo possível,

Considerando que uma acção coordenada entre as muitas partes que, de uma forma ou de outra, têm uma responsabilidade é a mais indicada para atingir os resultados pretendidos,

Entendendo que existem medidas eficazes para incentivar os utilizadores da estrada a aplicarem as regras de segurança e, mesmo, que é possível tomar medidas que vão para além destas, como reduzir a exposição dos utilizadores ao risco de acidente, e que o alcance destas medidas será multiplicado se nele se empenhar um número crítico de intervenientes,

Subscrevendo o objectivo de uma redução de, pelo menos, 50% das mortes no horizonte 2010,

Confiando no sentido de responsabilidade das pessoas e organizações envolvidas,

Consciente de que as acções em prol da segurança rodoviária têm um custo extremamente baixo em relação ao custo humano, social e económico da insegurança rodoviária,

(OBJECTIVO)

COMPROMETE-SE A APLICAR DE FORMA VOLUNTARISTA AS MEDIDAS QUE SEJAM DA SUA RESPONSABILIDADE E SE ENQUANDREM NAS SUAS ACTIVIDADES PARA ACELERAR OS PROGRESSOS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

COMPROMETE-SE, NOMEADAMENTE, DENTRO DOS LIMITES DAS SUAS RESPONSABILIDADES E DAS SUAS ESPECIFICIDADES E, QUANDO NECESSÁRIO, SEGUNDO AS MODALIDADES ANEXAS À PRESENTE CARTA, A APLICAR OS SEGUINTE PRICÍPIOS E MEDIDAS:

1. Adoptar as medidas que sejam da sua responsabilidade para contribuir para o objectivo supracitado de redução da mortalidade rodoviária.
2. Incluir as acções de segurança rodoviária e a medição dos resultados de segurança entre os seus principais objectivos e os seus próprios critérios de decisão mais importantes, nomeadamente no quadro das suas actividades de investigação, da sua organização e dos seus investimentos, e no quadro mais geral de organização das

suas actividades profissionais, de forma a elaborar um verdadeiro plano de segurança rodoviária.

3. Partilhar com os organismos competentes habilitados em matéria de segurança rodoviária as informações de natureza técnica e estatística susceptíveis de permitir uma melhor compreensão das causas dos acidentes, das lesões provocadas pelos acidentes e da eficácia das medidas preventivas e paliativas.
4. Contribuir para prevenir os acidentes da circulação através de acções de elevada qualidade em um ou vários dos seguintes domínios:
 - formação e informação iniciais e contínuas dos condutores,
 - equipamento e ergonomia dos veículos automóveis,
 - melhoramento das infra-estruturas de forma a minimizar os riscos de acidente e a sua gravidade e incentivar a uma condução segura.
5. Desenvolver e aplicar as tecnologias que permitam reduzir as consequências dos acidentes de viação.
6. Contribuir para desenvolver os meios que permitam um controlo uniforme, contínuo e apropriado do respeito das regras de circulação pelas pessoas que actuem em seu nome ou sob a sua administração e sancionar de forma uniforme, rápida e proporcional os eventuais infractores.
7. Criar um quadro que promova o lançamento de acções educativas contínuas e a reabilitação dos condutores de risco.
8. Esforçar-se por dar o seu contributo, tanto quanto possível, para um melhor conhecimento das causas, circunstâncias e consequências dos acidentes, deles retirando ensinamentos para evitar a sua repetição.
9. Contribuir para que possa estar disponível assistência médica, psicológica e jurídica eficaz e de qualidade para as eventuais vítimas de acidentes de viação.
10. Aceitar a avaliação *a posteriori* pelos seus pares, segundo as regras de confidencialidade apropriadas, das medidas tomadas para melhorar a segurança rodoviária e, se necessário, dela retirar ensinamentos para rever estas medidas.

E, POR ÚLTIMO,

11. Tomar deliberadamente a iniciativa de aplicar medidas que vão para além das meras exigências regulamentares em vigor, a saber : [a completar pelo signatário].

Feito em ..., em

(assinatura)