

PT

PT

PT



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 20.7.2010
COM(2010) 389 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ
DAS REGIÕES**

**Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de
segurança rodoviária de 2011 a 2020**

{SEC(2010) 903}

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020

INTRODUÇÃO

A segurança rodoviária é uma questão de grande importância para a sociedade. Em 2009, morreram nas estradas da União Europeia mais de 35 000 pessoas, o equivalente à população de uma cidade de média dimensão, e não menos de 1 500 000 sofreram ferimentos. O custo para a sociedade é enorme, representando cerca de 130 000 milhões de euros em 2009¹.

Na comunicação «Europa 2020 – Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo»², a Comissão sublinhou a importância que tem para a Europa a coesão social, a passagem a uma economia mais ecológica, a educação e a inovação. Estes objectivos deverão reflectir-se nas várias facetas da política europeia de transportes, que deve ter por finalidade assegurar uma mobilidade sustentável para todos os cidadãos, «descarbonizar» os transportes e tirar o melhor partido possível do progresso tecnológico. A segurança rodoviária terá um papel de destaque no futuro Livro Branco sobre a política de transportes 2010-2020, na medida em que a redução do número de vítimas de acidentes de viação é fundamental para melhorar o desempenho global do sistema de transportes e satisfazer as necessidades e expectativas dos cidadãos e das empresas.

É, pois, necessária uma abordagem coerente, holística e integrada, que tenha em conta as sinergias com outros objectivos políticos. A política de segurança rodoviária a nível local, nacional, europeu ou internacional deve integrar os objectivos relevantes de outras políticas públicas e vice-versa.

As orientações propostas têm plenamente em conta os resultados do terceiro Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária 2001-2010, que mostram a necessidade de prosseguir e redobrar esforços, apesar dos importantes progressos em matéria de segurança rodoviária.

As orientações para a política europeia de segurança rodoviária até 2020 procuram proporcionar um quadro geral de governação e objectivos ambiciosos que norteiem as estratégias nacionais ou locais. Em sintonia com o princípio da subsidiariedade, as medidas aqui descritas deverão ser aplicadas ao nível mais adequado e utilizando os meios mais adaptados.

No âmbito destas orientações, a Comissão considera que se deverá dar prioridade às seguintes medidas:

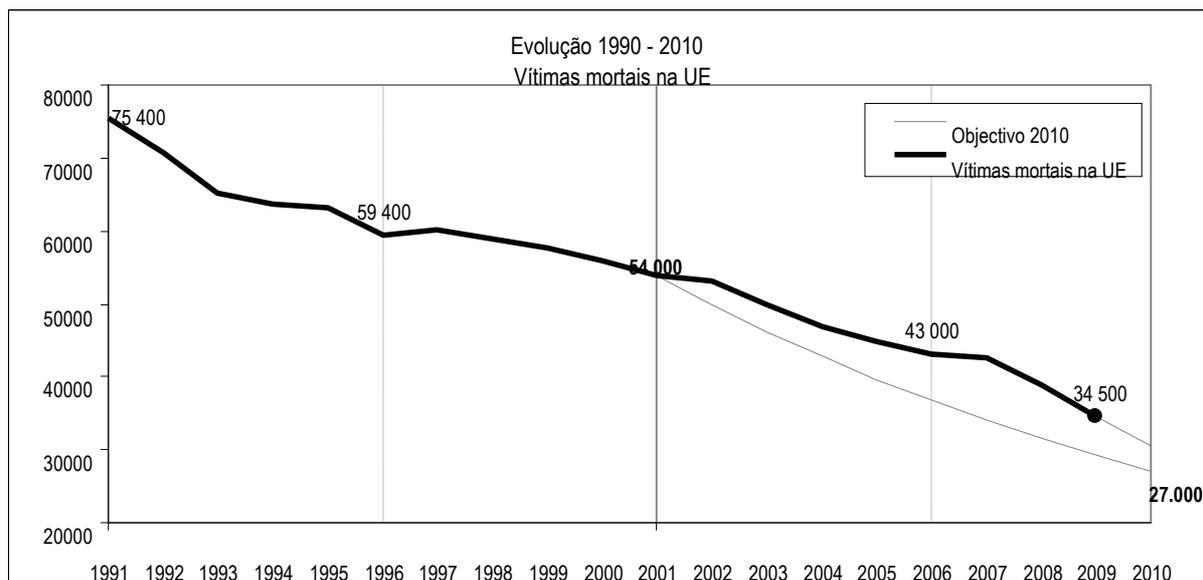
¹ Com base no valor de uma vida de duração calculada estatisticamente pelo estudo HEATCO (6.º Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico).

² COM(2010) 2020

- Criação de um quadro estruturado e coerente de cooperação, que tire partido das melhores práticas a nível dos Estados-Membros, como condição necessária para uma aplicação eficaz das orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020;
- Uma estratégia de diminuição das lesões corporais e de prestação de primeiros socorros que dê resposta à necessidade urgente e crescente de reduzir o número de lesões devidas a acidentes de viação;
- Melhoria da segurança dos utentes vulneráveis da via pública, nomeadamente os motociclistas, cujas estatísticas de acidentes são particularmente inquietantes.

2. AVALIAÇÃO *EX-POST* DO TERCEIRO PROGRAMA DE ACÇÃO EUROPEU PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Em 2 de Junho de 2003, a Comissão adoptou o seu terceiro Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária (RSAP), que inclui um objectivo ambicioso de reduzir para metade o número de vítimas mortais de acidentes de viação até 2010, bem como 62 propostas de medidas concretas no domínio da segurança dos veículos, das infra-estruturas e dos utentes. Foi efectuada uma avaliação *ex-post* a fim de analisar o impacto, o nível de aplicação e a eficácia do RSAP (documento disponível no sítio Web <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Embora não seja provável que se possa atingir o objectivo inicial até final de 2010, o RSAP tem exercido um forte efeito catalisador nos esforços empreendidos pelos Estados-Membros para melhorar a segurança rodoviária.



3. PRINCÍPIOS E OBJECTIVO

3.1. Princípios

Promover normas mais elevadas de segurança rodoviária em toda a Europa

A política de segurança rodoviária tem colocado os cidadãos no centro da sua acção, incentivando-os a serem os primeiros a assumir a responsabilidade pela sua segurança e pela

segurança dos outros. A política de segurança rodoviária da UE procura aumentar a segurança na estrada, proporcionando uma mobilidade segura e ecológica aos cidadãos de toda a Europa. Deverá promover a equidade dos utentes da estrada, centrando esforços na melhoria da segurança dos utentes mais vulneráveis.

Uma abordagem integrada da segurança rodoviária

A futura política de segurança rodoviária deverá ser tida em conta nas restantes políticas da UE e ter em conta, por sua vez, os objectivos dessas políticas. A segurança rodoviária está estreitamente ligada às políticas de energia, ambiente, emprego, educação, juventude, saúde pública, investigação, inovação e tecnologia, justiça, seguros³, comércio e relações externas, entre outras.

Subsidiariedade, proporcionalidade e responsabilidade partilhada

A questão da governação é essencial: em conformidade com os princípios de subsidiariedade e de proporcionalidade, que, em matéria de segurança rodoviária, estão incorporados no conceito de responsabilidade partilhada, é necessário que as autoridades europeias, os Estados-Membros, os organismos regionais e locais e a sociedade civil, nas respectivas áreas de competência, dêem provas de empenhamento e adoptem medidas concretas. A Carta Europeia da Segurança Rodoviária é um bom exemplo dos compromissos assumidos pelas partes interessadas.

3.2. Objectivo

A fim de alcançar o objectivo de criar um espaço comum de segurança rodoviária, a Comissão propõe que se mantenha o objectivo de **reduzir, até 2020, o número de mortes na estrada na União Europeia para metade** das registadas em 2010⁴. Este objectivo comum representa um aumento significativo do nível de ambição quando comparado com o objectivo, não concretizado, do actual Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária, tendo em conta os progressos já alcançados por diversos Estados-Membros na última década, dando um sinal claro do empenhamento da Europa em melhorar a segurança rodoviária.

Os Estados-Membros são encorajados a contribuir, através da sua estratégia de segurança rodoviária, para a consecução do objectivo comum, tendo em conta as respectivas situações iniciais, necessidades e circunstâncias específicas. Os seus esforços deverão centrar-se nos domínios em que têm um desempenho mais fraco, utilizando como indicadores os resultados obtidos pelos países com melhores resultados nesses domínios. Poderiam ser assim definidos objectivos nacionais específicos, por exemplo o objectivo de não exceder um dado número de mortes na estrada por milhão de habitantes. Esta abordagem permitiria reduzir as disparidades entre Estados-Membros e facultaria aos cidadãos um nível de segurança rodoviária mais uniforme na UE.

³ O sector dos seguros pode contribuir para a segurança rodoviária através de acções de formação, bem como dos contratos de seguro. Por exemplo, os regimes Pay-As-You-Drive (PAYD), em que o prémio varia em função da quilometragem, podem conduzir a poupanças substanciais nos custos dos acidentes, bem como à redução das emissões de CO₂ dos automóveis.

⁴ Não são ainda conhecidos os resultados de 2010, razão pela qual esta referência se baseia em projecções dos dados disponíveis em 2009.

No que respeita à definição de um objectivo de redução do número de feridos graves no tráfego rodoviário, proposta na consulta pública⁵, a Comissão considera que se trata de uma sugestão interessante. Mas na fase actual não é possível fixar um objectivo europeu, dada a ausência de uma definição comum do que se entende por ferimentos graves e por ferimentos ligeiros. Assim que se alcancem progressos suficientes neste domínio, a Comissão proporá que se acrescente às orientações para a política de segurança rodoviária até 2020 um objectivo comum de diminuição do número de feridos.

4. OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS

O utente da estrada é o primeiro elo da cadeia de segurança rodoviária. Independentemente das medidas técnicas, a eficácia da política de segurança rodoviária depende, em última análise, do comportamento dos utentes. Por este motivo, é fundamental **educar, formar e fazer cumprir as regras**. No entanto, o sistema de segurança rodoviária deve igualmente ter em conta o erro humano e os comportamentos inapropriados, corrigindo-os tanto quanto possível, embora sabendo que o risco zero não existe. Todas as componentes, em especial os **veículos** e as **infra-estruturas**, devem por isso ser menos agressivos, a fim de evitar e limitar as consequências dessas falhas para os utentes, em especial os mais vulneráveis.

Identificaram-se sete objectivos para os próximos dez anos. Para cada um destes objectivos, serão propostas medidas a nível da UE e a nível nacional. A Comissão assegurará a continuidade em relação ao terceiro Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária, nomeadamente nos casos em que a avaliação *ex-post* identificou acções a prosseguir.

Objectivo n.º 1: Melhorar a educação e a formação dos utentes da estrada

Durante o terceiro Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária, adoptou-se legislação importante relativa à carta de condução e à formação dos condutores profissionais. O impacto destas medidas recentes será avaliado nos próximos anos. As consultas a peritos e a consulta pública sublinharam, no entanto, a necessidade de melhorar a qualidade do sistema de formação e de obtenção da carta de condução, com especial destaque para os novos condutores jovens.

A actual abordagem no que respeita à formação dos condutores continua, efectivamente, a ser demasiado fragmentada e especializada. A Comissão propõe que se promova uma abordagem mais ampla, em que educação e formação sejam consideradas um processo global, uma aprendizagem permanente ao longo da vida. Devem ser encorajados métodos interactivos e a aquisição de autonomia, sem deixar de ter em conta a necessidade de manter os custos da carta de condução a um nível razoável.

⁵ Entre Julho e Dezembro de 2009, teve lugar uma consulta pública para a preparação das próximas orientações para a política de segurança rodoviária. A consulta incluiu uma série de *workshops* temáticos, uma consulta pela Internet e uma conferência das partes interessadas. O número de contribuições/respostas, via Internet ou por escrito, totalizou cerca de 550.

- **Preparação para o exame de condução**

O objectivo é incentivar a prática antes do exame, em condições de segurança máxima. A Comissão estudará as várias opções, nomeadamente a condução acompanhada no quadro do processo de obtenção da carta de condução. Examinar-se-á a possibilidade de introduzir requisitos mínimos harmonizados para as pessoas que participam na instrução, como os acompanhantes e os instrutores.

- **Exame de condução**

O exame de condução não deverá limitar-se a verificar se o candidato conhece o código da estrada ou é capaz de efectuar manobras. A Comissão irá considerar a possibilidade de incluir também a verificação de competências de condução mais amplas, ou mesmo uma avaliação de valores e comportamentos relacionados com a segurança rodoviária (consciência dos riscos) e a condução defensiva e ecológica (reforço dos elementos fundamentais da condução ecológica nos currículos do exame teórico e prático).

- **Formação após obtenção da carta**

A formação contínua dos condutores não profissionais depois de obtida a carta de condução merece ser examinada, tendo especialmente em conta que, com o envelhecimento da população europeia, será cada vez mais importante manter as pessoas mais idosas aptas para conduzir. As possíveis acções neste domínio deverão ter em conta o direito das pessoas com deficiência e das pessoas idosas à mobilidade e a adopção de soluções alternativas.

Accção:

A Comissão trabalhará, sempre que adequado em cooperação com os Estados-Membros, no desenvolvimento de uma estratégia comum de educação e formação em matéria de segurança rodoviária, nomeadamente através da integração de um «período de aprendizagem» no processo de preparação para o exame de condução, bem como de requisitos mínimos comuns para os instrutores de condução.

Objectivo n.º 2: Intensificar o controlo do cumprimento do código da estrada

De acordo com a avaliação *ex-post* do terceiro Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária, o controlo do cumprimento das regras de trânsito continua a ser um factor fundamental na criação das condições para uma considerável redução do número de mortos e feridos, em especial quando intensivamente aplicado e amplamente divulgado. A consulta pública confirmou também que o controlo do cumprimento deve estar bem presente nas novas orientações para a política de segurança rodoviária. Com efeito, o pleno potencial de uma estratégia europeia neste domínio não foi alcançado durante o programa anterior, nomeadamente devido à ausência de progressos no que toca à proposta da Comissão que visa facilitar a aplicação transfronteiras das regras de segurança rodoviária.

Essa estratégia deverá ter por base os seguintes eixos:

- **Intercâmbio transnacional de informações no domínio da segurança rodoviária**

Deve ser prosseguido o trabalho iniciado em 2008 sobre a proposta de Directiva relativa ao controlo do cumprimento da regulamentação de segurança rodoviária. Com o objectivo de facilitar o intercâmbio de informações sobre as infracções neste domínio, o texto proposto⁶ representa um passo no sentido de uma maior igualdade de tratamento dos infractores.

- **Campanhas de controlo do cumprimento das regras de trânsito**

O reforço da coordenação e a partilha das melhores práticas contribuem para tornar mais eficientes os controlos e a repressão das infracções. Deve ser incentivado e generalizado o princípio das campanhas específicas de controlo, já organizadas actualmente em vários Estados-Membros, individual ou conjuntamente. Além disso, a experiência mostra que os resultados mais eficazes são obtidos quando se combina a política de controlo com a informação aos utentes. Assim, a Comissão continuará a apoiar acções de informação e sensibilização, em especial dirigidas aos jovens.

- **Tecnologias de veículos automóveis ao serviço do cumprimento**

Desenvolvimentos tecnológicos, como os sistemas de bordo que fornecem informações em tempo real sobre os limites de velocidade aplicáveis, podem contribuir para melhorar o cumprimento desses limites. Atendendo a que os veículos comerciais ligeiros são cada vez mais numerosos nas estradas, o que aumenta igualmente o risco de se envolverem em acidentes, deveria ser também ponderada a instalação de dispositivos de limitação da velocidade nesses veículos, de acordo com as linhas de orientação já identificadas pela Comissão⁷ e tendo paralelamente em conta os benefícios conexos ambientais e climáticos. No que respeita à condução sob o efeito do álcool, as sanções devem ser acompanhadas de medidas de prevenção. Por conseguinte, a Comissão irá analisar a conveniência de adoptar medidas para tornar obrigatória a instalação nos veículos de dispositivos de bloqueio da ignição em caso de ingestão de álcool, por exemplo para os transportes profissionais (nomeadamente autocarros escolares).

- **Objectivos nacionais de controlo do cumprimento**

A eficácia das políticas de segurança rodoviária depende em larga medida da intensidade do controlo do cumprimento dos requisitos de segurança. A Comissão encoraja o estabelecimento de objectivos nacionais de controlo neste domínio, a integrar nos «planos nacionais de execução»⁸.

⁶ Tendo em conta a legislação pertinente da UE em matéria de protecção dos dados pessoais.

⁷ COM(2009) 593 final

⁸ Ver Recomendação 2004/345/CE da Comissão relativa ao controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária (JO L 111 de 17.4.2004, p. 75).

Accões:

- *A Comissão continuará a trabalhar conjuntamente com o Parlamento Europeu e o Conselho para estabelecer um sistema de intercâmbio transnacional de informações no domínio da segurança rodoviária.*
- *A Comissão continuará a trabalhar na elaboração de uma estratégia comum de controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária, incluindo:*
 1. *A possibilidade de introduzir dispositivos de limitação da velocidade nos veículos comerciais ligeiros e de tornar obrigatória a utilização, em casos específicos, de dispositivos de bloqueio da ignição em caso de ingestão de álcool.*
 2. *O estabelecimento de planos de execução nacionais.*

Objectivo n.º 3: Uma infra-estrutura rodoviária mais segura

O número de acidentes mortais é mais elevado nas estradas rurais e nas vias urbanas (56% e 44% respectivamente em 2008, em comparação com 6% nas auto-estradas). Por isso, é necessário encontrar meios para alargar progressivamente os princípios relevantes de gestão segura da infra-estrutura à rede viária secundária dos Estados-Membros, tendo em conta o princípio da subsidiariedade.

A Comissão velará por que os pedidos de financiamento da UE destinado à infra-estrutura rodoviária nos Estados-Membros incorporem os requisitos de segurança. Será estudada a possibilidade de alargar este princípio à ajuda externa.

Accões:

A Comissão:

1. *Assegurará que o financiamento da UE só seja concedido a infra-estruturas que respeitem as directivas relativas à segurança rodoviária e à segurança nos túneis.*
2. *Promoverá a aplicação, nas estradas secundárias dos Estados-Membros, dos princípios pertinentes de gestão da segurança das infra-estruturas, nomeadamente pelo intercâmbio de boas práticas.*

Objectivo n.º 4: Veículos mais seguros

No período abrangido pelo terceiro RSAP registaram-se progressos consideráveis na segurança dos veículos. Embora a segurança dos automóveis tenha aumentado fortemente, em parte graças à ampla utilização de dispositivos de segurança passiva, como os cintos de segurança e as almofadas de ar (*airbags*), e à aplicação de sistemas electrónicos de segurança, outros veículos, nomeadamente os motociclos, não têm merecido a mesma atenção. Além disso, novos problemas de segurança se colocarão nos próximos anos, tendo em conta o número crescente de veículos com tracção eléctrica alternativa.

• Os veículos de hoje

Numerosas normas técnicas e requisitos de segurança dos veículos a motor foram adoptados nos últimos anos ou estão em preparação⁹. O seu impacto só ficará plenamente patente na próxima década.

Depois de colocados no mercado, os veículos devem continuar a respeitar as normas de segurança durante toda a sua vida útil. A Comissão avaliará e proporá, se necessário, na sequência de uma avaliação de impacto, medidas de harmonização e de reforço progressivo da legislação da UE em matéria de controlo técnico¹⁰ e de inspecções técnicas na estrada¹¹. O objectivo final será o reconhecimento mútuo das inspecções de veículos entre os Estados-Membros.

Actualmente, os dados do veículo (homologação, matrícula, resultados das inspecções, etc.), assumem as formas mais variadas nos Estados-Membros. A Comissão estudará a criação de uma plataforma electrónica europeia com o objectivo de facilitar o intercâmbio destas informações.

• Os veículos do futuro

Tal como afirma a comunicação da Comissão «Uma estratégia europeia para veículos não poluentes e energeticamente eficientes»¹², o desenvolvimento e a promoção de veículos com tracção eléctrica alternativa constitui uma grande prioridade para a próxima década com o objectivo de reduzir o impacto ambiental do transporte rodoviário. Contudo, alguns desses veículos têm características que os tornam radicalmente diferentes dos veículos tradicionais e que podem ter impacto na segurança. É, portanto, essencial uma abordagem integrada e coordenada para identificar claramente o impacto de todos os factores em causa (por exemplo, infra-estruturas e utentes vulneráveis) e as soluções a fornecer (investigação, normalização, etc.).

Espera-se também uma contribuição significativa para a segurança rodoviária em resultado da implantação dos chamados «sistemas cooperativos», em que os veículos trocam dados e interagem com a infra-estrutura e com os veículos próximos, permitindo assim a melhor informação possível dos condutores, reduzindo os riscos de acidentes e melhorando a fluidez do tráfego em geral.

Accões:

A Comissão:

- 1. Apresentará propostas com o objectivo de incentivar progressos a nível da segurança activa e passiva de veículos como os motociclos e os veículos eléctricos.*
- 2. Apresentará propostas tendo em vista a harmonização e o reforço progressivos do controlo técnico e das inspecções técnicas na estrada.*

⁹ Por exemplo, a segurança dos motociclos será objecto de uma proposta de regulamento relativo à homologação dos veículos a motor de duas e três rodas e quadriciclos.

¹⁰ JO L 141 de 6.6.2009, p. 12

¹¹ JO L 203 de 10.8.2000, p. 1

¹² COM(2010) 186 final

3. *Avaliará o impacto e os benefícios dos sistemas cooperativos, para identificar as aplicações mais úteis, e recomendará as medidas necessárias para a sua instalação sincronizada.*

Objectivo n.º 5: Promover a utilização de tecnologias modernas para reforçar a segurança rodoviária

No período abrangido pelo terceiro RSAP, foi efectuada uma série de estudos e actividades de investigação sobre os sistemas de transporte inteligentes (STI). Estes sistemas têm potencial para desempenhar um papel considerável no reforço da segurança da circulação, nomeadamente com a adopção de sistemas de detecção de incidentes e de supervisão do tráfego capazes de fornecer informações em tempo real aos utentes da via pública.

No quadro da aplicação do Plano de Acção STI¹³ e da Directiva STI¹⁴ proposta, a Comissão irá, nomeadamente, propor a adopção das especificações técnicas necessárias para o intercâmbio de dados e informações entre veículos (V2V), entre os veículos e a infra-estrutura (V2I) e entre infra-estruturas (I2I). Deve também ser avaliada a possibilidade de alargar a aplicação dos sistemas avançados de assistência ao condutor (*Advanced Driver Assistance Systems* - ADAS) como o alerta de saída da via de circulação, o alerta anticolisão ou os sistemas de reconhecimento de peões, com a sua montagem em veículos comerciais e/ou particulares já existentes. Para se realizar o seu pleno potencial, é necessário apoiar a instalação acelerada e uma ampla aceitação pelo mercado destas aplicações promotoras da segurança.

Nos próximos sete anos, os sistemas de transporte inteligentes deverão contribuir de forma decisiva para aumentar a eficácia e rapidez das operações de socorro e, em especial, para a adopção do serviço pan-europeu de chamadas de emergência a partir do veículo, eCall¹⁵. Deve ser examinado o impacto e a possibilidade de alargamento da utilização do sistema eCall, em especial com o objectivo de melhorar as operações de socorro de motociclistas, veículos pesados e autocarros.

Por último, apesar da sua contribuição positiva para a segurança rodoviária, os STI, nomeadamente os sistemas de bordo e os dispositivos nómadas, colocam uma série de questões do ponto de vista da segurança (distracção, impacto na formação, etc.), que devem continuar a ser estudadas.

Accões:

No contexto da execução do Plano de Acção STI e da correspondente proposta de directiva, a Comissão irá cooperar com os Estados-Membros no sentido de:

1. *Avaliar a viabilidade da retromontagem de sistemas avançados de assistência ao condutor em veículos comerciais e veículos particulares.*
2. *Acelerar a instalação do sistema eCall e estudar a possibilidade de o alargar a outros veículos.*

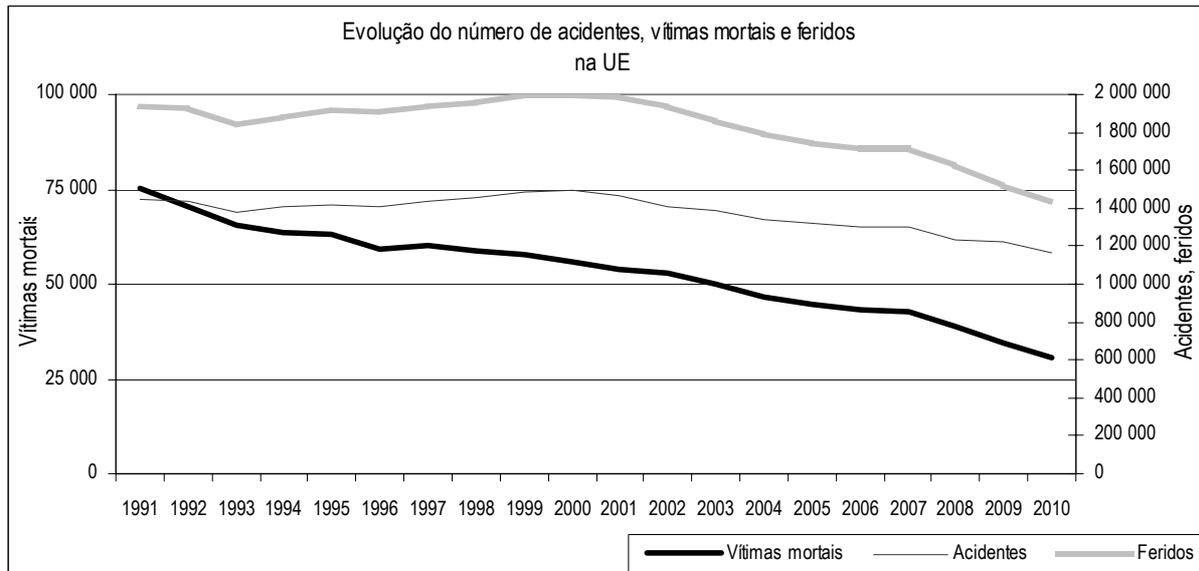
¹³ COM(2008) 886

¹⁴ COM(2008) 887

¹⁵ COM(2009) 434

Objectivo n.º 6: Melhorar os serviços de emergência e a pós-assistência aos feridos

Embora o número de vítimas mortais tenha diminuído entre 2001 e 2010, o número de feridos é ainda muito elevado, como ilustra o gráfico que se segue. Durante a consulta pública, foi repetidamente sublinhado pelos interessados que a diminuição do número de feridos deve ser uma das acções prioritárias na Europa durante a próxima década. Os ferimentos causados por acidentes de viação são considerados a nível internacional um grande problema de saúde pública, nomeadamente pela Organização Mundial de Saúde¹⁶ e no âmbito da Década de Acção em matéria de Segurança Rodoviária das Nações Unidas.



Para reduzir a gravidade das lesões causadas por acidentes de viação, é necessário introduzir um amplo leque de medidas em matéria, por exemplo, de segurança dos veículos e da infra-estrutura, de STI, de disponibilidade dos serviços de emergência, de rapidez e coordenação da intervenção, de eficácia dos primeiros socorros e da reabilitação, etc.

A Comissão irá, portanto, reforçar os elementos de uma estratégia global de acção em matéria de diminuição das lesões corporais e de prestação de primeiros socorros, com a ajuda de uma Task Force que reunirá as entidades relevantes, representantes de organizações internacionais e não-governamentais, peritos nacionais e representantes da Comissão.

De início, a Comissão procurará encontrar uma plataforma comum para as definições e conceitos em matéria de vítimas de acidentes e identificar linhas de acção para melhorar a prevenção e a intervenção, incluindo o seu impacto socioeconómico. Nesta base, poderiam ser identificadas medidas concretas como o intercâmbio de boas práticas, a elaboração de guias de intervenção, uma abordagem comum da definição de ferimentos graves e ferimentos ligeiros, a promoção da criação de unidades mistas de socorro entre Estados-Membros, etc.

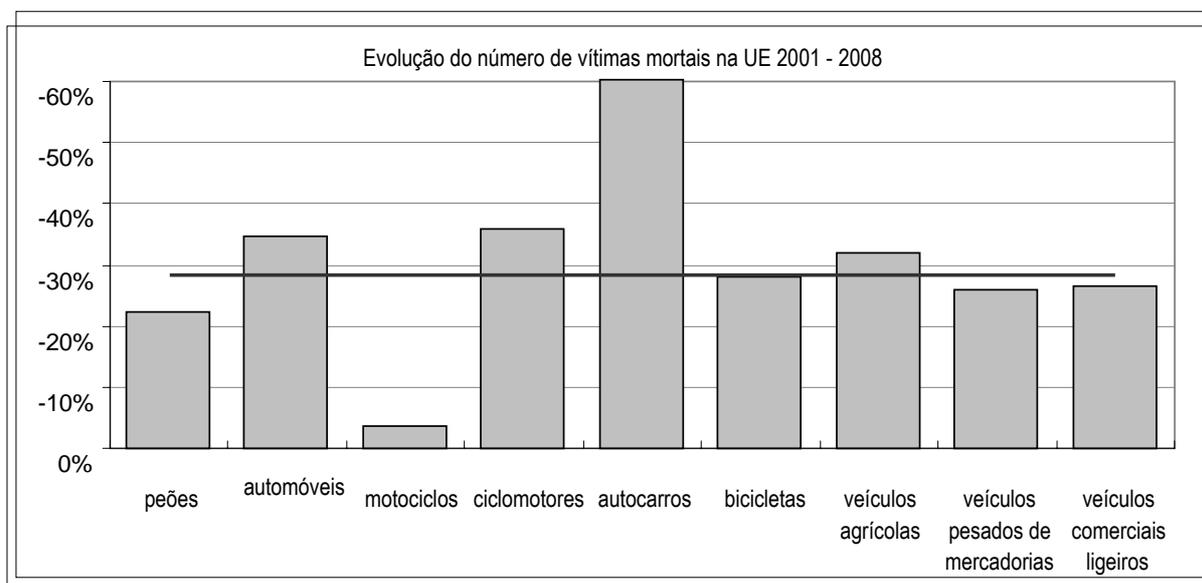
¹⁶ World Report on Road Traffic Injury Prevention, OMS, 2004

Accão:

Em colaboração com os Estados-Membros e outros intervenientes no domínio da segurança rodoviária, a Comissão propõe a criação de uma estratégia global de acção em matéria de lesões corporais na estrada e de primeiros socorros.

Objectivo n.º 7: Protecção dos utentes vulneráveis da via pública

O número de mortos e feridos graves entre os utentes vulneráveis da via pública, como os condutores de motociclos e ciclomotores, os ciclistas e os peões, é elevado e continua a aumentar em alguns países europeus. Em 2008, representavam 45% das vítimas mortais em acidentes de viação e as estatísticas mostram (ver gráfico que se segue) ser insuficiente a atenção que têm merecido.



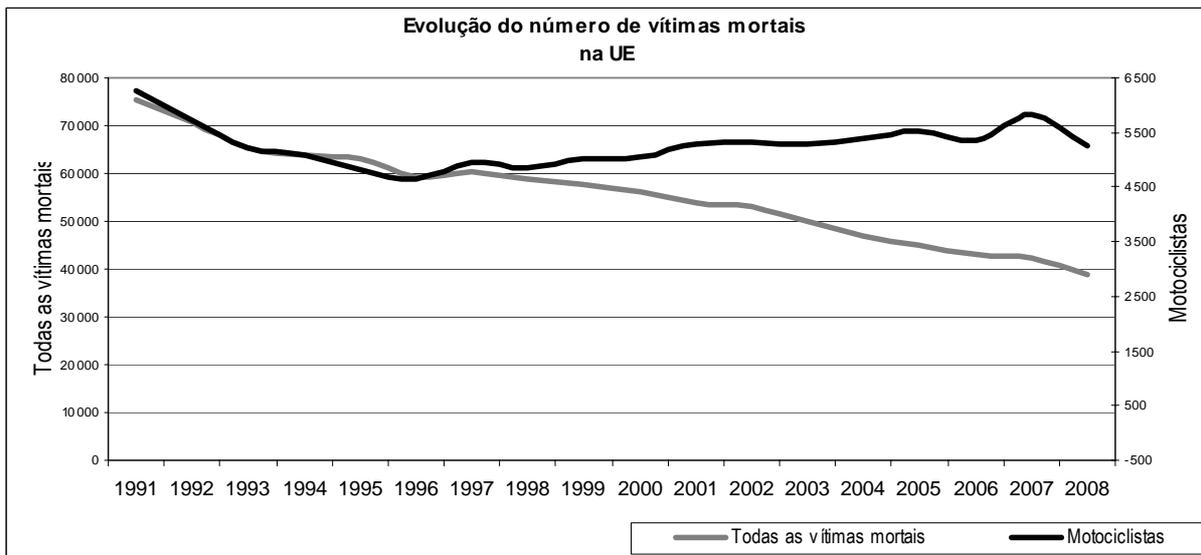
Os outros utentes apresentam «fragilidade» intrínseca (por exemplo, os idosos, as crianças, as pessoas com deficiência), quer sejam peões, condutores ou passageiros. A sua vulnerabilidade é especialmente elevada em zonas urbanas¹⁷.

- **Veículos motorizados de duas rodas**

Este grupo de utentes, em permanente crescimento, é aquele em que se torna mais difícil conseguir uma redução significativa do número de acidentes e de vítimas mortais. O gráfico que se segue mostra, em especial, que a redução da taxa de mortalidade entre os condutores de motociclos é mais baixa que entre os outros utentes da via pública¹⁸.

¹⁷ Em 2008, as pessoas de mais de 65 anos representaram 28% das vítimas mortais de acidentes de viação em zonas urbanas.

¹⁸ A título de exemplo, entre 2001 e 2008, a taxa de redução da mortalidade no caso dos veículos motorizados de duas rodas foi de apenas 4%, contra 35% para os ocupantes e condutores de automóveis.



O problema da segurança dos motociclistas deve ser abordado com um conjunto de medidas destinadas a:

1. Aumentar a sensibilização dos restantes utentes da via pública para os condutores de veículos motorizados de duas rodas.
2. Encorajar a investigação e a evolução no sentido de reforçar a segurança dos veículos motorizados de duas rodas e diminuir as consequências dos acidentes, nomeadamente normas para o equipamento de protecção pessoal, a instalação de almofadas de ar, a utilização de aplicações STI (por exemplo, eCall) e a instalação progressiva de sistemas avançados de travagem, medidas adequadas contra a manipulação abusiva, etc. A Comissão apresentará uma proposta de alargamento da legislação da UE em matéria de controlo técnico aos veículos motorizados de duas rodas. Por último, devem ser também prosseguidos os esforços desenvolvidos para uma melhor adaptação da infra-estrutura rodoviária aos veículos motorizados de duas rodas (por exemplo, barreiras de protecção mais seguras).
3. Incentivar os Estados-Membros a centrarem o controlo do cumprimento das regras de trânsito em aspectos como a velocidade, a condução sob o efeito do álcool, a utilização do capacete, a manipulação abusiva e a condução sem a carta apropriada.

• **Peões, ciclistas**

Em 2008, os ciclistas e os peões representaram 27% das vítimas mortais em acidentes de viação (47% nas zonas urbanas). Para muitos ciclistas potenciais, os riscos (reais ou presumidos) de segurança rodoviária continuam a representar um obstáculo decisivo. As administrações nacionais e locais estão cada vez mais empenhadas em promover a utilização da bicicleta e o pedestrianismo, o que exigirá uma atenção cada vez maior às questões de segurança rodoviária.

Desde 2003, tem sido adoptada legislação a nível da UE para reduzir o risco de lesões corporais (por exemplo, estruturas de absorção de energia instaladas na frente do veículo, sistemas avançados de travagem, retrovisores sem ângulo morto, etc.). Terão que ser examinadas outras medidas (por exemplo, aumento da visibilidade, controlo da velocidade, uma infra-estrutura adequada para o transporte não motorizado, a separação do tráfego misto

perigoso, etc.). Uma vez que o problema diz principalmente respeito à gestão urbana, a maior parte das medidas terá que ser tomada a nível local, conforme preconiza a Comissão no seu Plano de Acção para a Mobilidade Urbana¹⁹. Considerando os importantes benefícios da utilização da bicicleta em termos ambientais, climáticos, de congestionamento e de saúde pública, vale a pena reflectir sobre o que se poderá ainda fazer neste domínio.

- **Pessoas idosas e pessoas com deficiência**

Os idosos representaram 20% das vítimas mortais em acidentes de viação (40% enquanto peões) em 2008. O envelhecimento da população torna urgente a necessidade de avaliar a vulnerabilidade das pessoas idosas no tráfego. Também as pessoas com deficiência se encontram em grande risco. Os conhecimentos neste domínio são ainda muito limitados, sendo necessário aprofundar a investigação neste domínio, nomeadamente no que respeita aos critérios médicos para avaliar a aptidão para conduzir.

Accões:

- *A Comissão apresentará propostas adequadas com o objectivo de:*

1. *Acompanhar o desenvolvimento e promover normas técnicas para a protecção dos utentes vulneráveis da via pública.*
2. *Alargar a inspecção de veículos aos veículos motorizados de duas rodas pela.*
3. *Aumentar a segurança dos ciclistas e de outros utentes vulneráveis da estrada, nomeadamente encorajando a disponibilização de infra-estruturas adequadas.*

- *Os Estados-Membros devem promover a informação, a comunicação e o diálogo entre os utentes e com as autoridades competentes. A Comissão contribuirá para este esforço.*

5. APLICAÇÃO PRÁTICA DAS ORIENTAÇÕES PARA A POLÍTICA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2011-2020

5.1 Reforçar o empenhamento de todas as partes interessadas mediante uma governação mais forte

- **Prioridade à aplicação do acervo legislativo da UE no domínio da segurança rodoviária**

Com mais de uma dúzia de instrumentos legislativos, o essencial do acervo da UE em matéria de segurança rodoviária está basicamente completo. A Comissão tenciona dar prioridade ao controlo da sua aplicação integral e correcta pelos Estados-Membros.

¹⁹ COM(2009) 490 final

- **Criação de um quadro de cooperação aberta entre a Comissão e os Estados-Membros**

Deve ser criado um quadro estruturado para a cooperação aberta entre os Estados-Membros e a Comissão na execução da estratégia da UE para a segurança rodoviária e no acompanhamento dos progressos alcançados. Este quadro deve incluir:

- A elaboração pelos Estados-Membros de planos nacionais de segurança rodoviária. Deverão ser descritos os meios de alcançar o objectivo comum, estabelecer um calendário e divulgar os pormenores do plano nacional. Poderiam incluir também objectivos nacionais específicos em função da situação concreta.
- Uma estreita cooperação entre a Comissão e os Estados-Membros para acompanhar os progressos na realização do objectivo comum, melhorar a recolha de dados, partilhar experiências e promover geminações e o intercâmbio de boas práticas.

5.2 Instrumentos comuns para o acompanhamento e a avaliação da eficácia das políticas de segurança rodoviária

- **Melhorar o acompanhamento mediante a recolha e a análise de dados**

Em conformidade com uma decisão do Conselho de 1993²⁰, os Estados-Membros têm a obrigação de comunicar à Comissão os dados relativos aos acidentes de viação de que resultem morte ou ferimentos, ocorridos nos seus territórios, com vista à constituição de um banco de dados da UE, o banco CARE.

A qualidade e a comparabilidade dos dados CARE são em geral satisfatórias, excepto no que respeita à comparabilidade dos dados sobre os ferimentos. Por outro lado, muito está ainda por fazer no domínio da exposição ao risco e de indicadores de desempenho.

Os dados e conhecimentos disponíveis no domínio da segurança rodoviária foram integrados e disponibilizados ao público na Internet pelo Observatório Europeu da Segurança Rodoviária (ERSO). Este instrumento integrado é essencial para acompanhar a aplicação das políticas de segurança rodoviária, avaliar o seu impacto e definir novas iniciativas. A Comissão continuará, por isso, a promover o desenvolvimento do ERSO, incluindo acções de comunicação e de informação dos cidadãos sobre questões ligadas à segurança rodoviária.

- **Melhorar a compreensão dos mecanismos geradores de colisões e acidentes**

As investigações técnicas efectuadas na sequência de acidentes podem dar informações valiosas e de grande utilidade para reforçar a segurança do transporte rodoviário. Nos sectores do transporte aéreo, ferroviário e marítimo, o quadro legislativo da UE exige a instituição pelos Estados-Membros de organismos de investigação técnica independentes.

A Comissão examinará em que medida os princípios e métodos aplicados noutros modos de transporte para a investigação técnica de acidentes poderiam ser transpostos para o sector do transporte rodoviário, tendo em conta o carácter específico deste sector.

²⁰ JO L 329 de 30.12.1993, p. 63

O valor acrescentado do desenvolvimento e da instalação de aparelhos de registo de ocorrências («caixas negras»), nomeadamente a bordo de veículos profissionais, já referido no 3.º RSAP, será examinado tendo em conta o impacto socioeconómico.

Accões:

- *A Comissão irá cooperar com os Estados-Membros com vista a:*
 1. *Promover geminações e outras formas de cooperação, a fim de reforçar o nível de segurança nos Estados-Membros.*
 2. *Melhorar a recolha e a análise de dados de acidentes de viação e reforçar o papel do Observatório Europeu da Segurança Rodoviária.*
- *A Comissão:*
 3. *Acompanhará de perto a correcta aplicação do acervo da UE no domínio da segurança rodoviária.*
 4. *Examinará a necessidade de princípios comuns para a investigação técnica dos acidentes de viação.*

6. CONCLUSÃO

As orientações propostas constituem um plano de medidas possíveis a prever para a próxima década. As partes interessadas sublinharam, sobretudo durante a consulta, a que ponto a Europa, ao estabelecer um quadro de acção e objectivos ambiciosos, incentivou esforços a todos os níveis e chegou a alcançar resultados significativos.

Estas orientações fornecem um quadro geral no âmbito do qual se poderão lançar iniciativas concretas ao nível europeu, nacional, regional ou local. Cada medida será objecto da devida avaliação de impacto, em conformidade com os princípios de «legislar melhor» estabelecidos pela UE. O papel da Comissão consistirá em apresentar propostas em matérias da competência da UE e, em todos os outros casos, apoiar iniciativas adoptadas a vários níveis, incentivar o intercâmbio de informações, identificar e promover os melhores resultados obtidos e acompanhar atentamente os progressos alcançados.