

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «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»

[COM(2010) 389 final]

(2011/C 132/19)

Relator: **Jan SIMONS**

Em 20 de Julho de 2010, a Comissão decidiu, nos termos do artigo 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

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

COM(2010) 389 final.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo que emitiu parecer em 1 de Março de 2011.

Na 470.ª reunião plenária de 15 e 16 de Março de 2011 (sessão de 16 de Março), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 158 votos a favor, 2 votos contra e 4 abstenções, o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1 Considerando de extrema importância para a sociedade a diminuição do número das vítimas de acidentes de viação, o CESE só pode dar o seu aval ao objectivo – ambicioso – de reduzir, no período de 2011-2020, o número de mortes na estrada para metade das registadas em 2010.

1.2 Não pode deixar de realçar, contudo, que convém prever objectivos de redução diferenciados para os vários Estados-Membros, dado o carácter variável das suas taxas de risco.

1.3 A aplicação do programa deverá, na opinião do CESE, ser acompanhada de perto por uma agência europeia da segurança rodoviária, a instituir, ou por um observatório comum, em que estejam representados peritos nomeados pelos Estados-Membros especializados nesta matéria.

1.4 Esta agência ou este observatório comum incumbir-se-á de realizar anualmente uma monitorização com vista a garantir a realização dos objectivos estabelecidos no Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária.

1.5 O CESE considera que, para tornar viável o objectivo da Comissão de reduzir para metade, até 2020, o número de vítimas de acidentes de viação, são indispensáveis as seguintes premissas:

— uma forte liderança política;

— a disponibilidade de dados estatísticos uniformes e detalhados;

— a formulação dos objectivos relacionados com os utentes da via pública gravemente feridos e a definição do conceito de «ferimento grave»;

— uma política europeia mais rigorosa no âmbito da harmonização e do estabelecimento de medidas de segurança rodoviária;

— mais atenção para a educação diferenciada, nomeadamente dos utentes vulneráveis da via pública como jovens, idosos e pessoas com deficiência, assim como motociclistas, ciclistas e peões;

— o envolvimento na implementação das boas práticas de todas as empresas com uma frota de veículos de serviço;

— a adopção de regulamentação europeia, ainda inexistente, para as categoriais vulneráveis de utentes da via pública;

— o aumento da segurança da rede rodoviária transeuropeia e de, pelo menos, 25 % da rede não abrangida pelas RTE-T, até ao nível estabelecido para estas últimas;

— a realização de acções de educação e formação dirigidas especificamente ao pessoal da polícia, das ambulâncias, dos bombeiros e da assistência rodoviária, em suma, a todos aqueles que prestam socorro no caso de acidente ou de avaria, para que a qualidade deste pessoal seja elevada, os veículos sejam utilizados de uma forma profissional e os trâmites administrativos sejam mais fluentes;

— esforços no sentido de uma rápida ampliação de áreas de estacionamento seguras e vigiadas para os motoristas profissionais.

— O CESE defende que os contratos com os motoristas sejam concluídos em função da sua competência profissional e não do seu desempenho.

1.6 Quanto ao factor humano na circulação rodoviária, o CESE concorda com a Comissão que, para alcançar os objectivos almejados, é fundamental educar, formar e fazer cumprir consequentemente as regras de trânsito. O CESE tem aqui sobretudo em mente os grupos mais vulneráveis.

1.7 O CESE volta a insistir que a dimensão transfronteiras deve ser tida em conta na vertente de controlos e sanções.

1.8 O CESE defende a adopção das seguintes medidas:

— extensão aos veículos comerciais de menos de 3,5 toneladas da legislação relativa ao tempo de condução e ao horário de trabalho dos motoristas;

— instalação de dispositivos de limitação da velocidade em veículos comerciais ligeiros;

— instalação em camiões, veículos comerciais ligeiros e veículos particulares de dispositivos de bloqueio da ignição em caso de ingestão de álcool, se o condutor tiver sido condenado por conduzir alcoolizado e meios de detecção do consumo de estupefacientes;

— adopção de medidas de segurança activa e passiva em motociclos;

— elaboração por todos os Estados-Membros dos chamados mapas de «pontos negros» que devem ser actualizados anualmente;

— ampliação da aplicação do sistema *eCall* a outros veículos, por exemplo, aos motociclos;

— tradução das orientações estratégicas em um programa de acção detalhado.

2. Introdução

2.1 Com a publicação da comunicação em apreço, a Comissão dá corpo à sua concepção de desenvolvimento da segurança rodoviária durante o período de 2011-2020.

2.2 A Comissão pretende, com as orientações estratégicas para a política europeia de segurança rodoviária, estabelecer um quadro geral de governação e objectivos ambiciosos que norteiem as estratégias nacionais e locais, para que as medidas aqui descritas sejam aplicadas ao nível mais adequado e com os meios mais apropriados.

2.3 No âmbito destas orientações, a Comissão considera que merecem prioridade as seguintes medidas:

— criação de um quadro estruturado e coerente de cooperação, que tire partido das melhores práticas a nível dos Estados-Membros, como condição indispensável para uma aplicação eficaz das orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020;

— desenvolvimento e estabelecimento de 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;

— aumento da segurança dos utentes vulneráveis da via pública, nomeadamente os motociclistas, cujas estatísticas de acidentes são particularmente inquietantes.

2.4 A Comissão refere que as orientações propostas têm em conta os resultados do terceiro Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária 2001-2010, que indicam que será, infelizmente, impossível realizar o ambicioso objectivo de reduzir para metade o número das vítimas na estrada, não obstante os progressos graduais conseguidos nos últimos anos.

2.5 A fim de alcançar o objectivo da criação de um espaço comum de segurança rodoviária, a Comissão propõe que se mantenha a meta de reduzir, até 2020, para metade o número de mortes na estrada na União Europeia, tomando como termo de comparação o ano de 2010.

2.6 Face aos progressos registados durante o terceiro Programa de Acção (uma regressão no número de mortes na estrada entre 35 e 40 %), a sua redução para metade nos próximos dez anos é, na opinião da Comissão, um aumento significativo das expectativas alimentadas quando comparado com o objectivo, não concretizado, do actual Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária.

2.7 Segundo a Comissão, apenas será possível realizar, até 2020, o objectivo almejado, se se prosseguir e intensificar os esforços no âmbito dos seguintes sete objectivos:

— melhorar a educação e a formação dos utentes da estrada;

— intensificar o controlo do cumprimento do código da estrada;

- garantir uma infra-estrutura rodoviária mais segura;
- fabricar veículos mais seguros;
- promover a utilização de tecnologias modernas para reforçar a segurança rodoviária;
- melhorar os serviços de emergência e a pós-assistência aos feridos;
- proteger os utentes vulneráveis da via pública.

2.8 A Comissão associa a cada um dos objectivos supracitados acções concretas que terão de contribuir para a redução pretendida do número de mortes na estrada, acções essas que serão abordadas mais em detalhe nas observações na generalidade e na especialidade.

2.9 Quanto à via para atingir estes objectivos, a Comissão não tenciona em primeira instância conceber nova legislação, mas antes intensificar o controlo da aplicação do acervo da UE no âmbito da segurança rodoviária, criar um quadro de cooperação aberta com os Estados-Membros e desenvolver instrumentos comuns para o acompanhamento e a avaliação da eficácia das políticas de segurança rodoviária.

3. Observações na generalidade

3.1 O CESE considera que a diminuição do número das vítimas de acidentes de viação é de extrema importância para a sociedade. Esta sua posição fica ainda mais evidente nos pareceres que adoptou nos últimos anos sobre a matéria ⁽¹⁾. Além disso, no anterior Programa de Acção houve realmente uma redução significativa do número de mortes na estrada. Só pode, por conseguinte, concordar com o objectivo – novamente ambicioso – da Comissão de reduzir o seu número, no período de 2011-2020, para metade em relação a 2010.

3.2 Com a nova designação («orientações políticas» em vez de «orientações estratégicas»), a Comissão deseja sublinhar a sua mudança de filosofia. Em vez de colocar a tónica em novas propostas legislativas, insiste que os próximos dez anos serão dedicados à elaboração e à aplicação dos três princípios seguintes: responsabilidade partilhada, integração da segurança rodoviária nas outras políticas e harmonização do nível de segurança rodoviária em todos os Estados-Membros.

⁽¹⁾ Pareceres do CESE sobre: *Segurança rodoviária 2003-2010*, JO C 80 de 30.3.2004, p. 77; *Segurança da infra-estrutura rodoviária*, JO C 168 de 20.7.2007, p. 71; *Facilitar a aplicação transfronteiras da legislação no domínio da segurança rodoviária*, JO C 77 de 31.3.2009, p. 70; *Orientações estratégicas para a segurança rodoviária até 2020*, JO C 48 de 15.2.2011, p. 27.

3.3 O CESE compreende a intenção da Comissão de mudar de filosofia visto o quadro regulamentar já estar em grande parte concluído, mas não é suficiente o que tem em mente, ou seja, estabelecer um quadro geral de governação e objectivos ambiciosos para nortear as estratégias nacionais e locais. Tem para si que, para além de completar a regulamentação em falta ⁽²⁾, haverá que controlar eficaz e oportunamente (todos os anos) os progressos conseguidos.

3.3.1 O CESE apreciaria igualmente que as orientações estratégicas fossem traduzidas num programa de acção com detalhes, calendário, instrumentos de monitorização e avaliação intercalar.

3.4 O CESE é de opinião que a melhor maneira de conseguir-lo é coligir dados relevantes e monitorizar a aplicação do 4.º Programa de Acção Europeu ⁽³⁾, em coordenação com os representantes da segurança rodoviária nomeados pelos Estados-Membros, tendo em conta os aspectos referidos neste parecer elaborado pelo CESE a pedido do Parlamento Europeu, que na realidade foi redigido ainda antes da publicação da presente comunicação da Comissão. Para o CESE é indiferente que isso aconteça sob a forma de uma agência europeia da segurança rodoviária ou de um observatório comum, que já existe na Comissão em estado embrionário. Para o êxito do Programa 2011-2020, foram formuladas as seguintes recomendações:

3.4.1 dadas as responsabilidades partilhadas entre a UE e os Estados-Membros, é necessária uma forte liderança política;

3.4.2 são necessários dados estatísticos ainda mais harmonizados e detalhados sobre a segurança rodoviária em todos os Estados-Membros;

3.4.3 deveriam ser fixados objectivos relativos aos feridos graves nas estradas, com uma definição uniforme do conceito «ferimentos graves»;

3.4.4 é necessária uma política da União mais exigente relativa à harmonização e à regulamentação de medidas de segurança rodoviária, para garantir que os Estados-Membros as apliquem melhor e mais rapidamente;

3.4.5 deveria ser prestada mais atenção à educação e formação diferenciadas para todos os utentes da via pública, nomeadamente os mais jovens e os mais idosos, assim como para os motociclistas, ciclistas e peões;

⁽²⁾ Para uma lista completa desta legislação, ver ponto 4.8 do parecer do CESE sobre *Orientações estratégicas para a segurança rodoviária até 2020*, JO C 48 de 15.2.2011, p. 27.

⁽³⁾ JO C 48 de 15.2.2011, p. 27 (ponto 1.5 e seguintes).

3.4.6 todos os empregadores com uma frota de veículos de serviço deveriam ser envolvidos em projectos destinados, por exemplo, a promover boas práticas de redução de acidentes durante as deslocações pendulares, através de uma política de segurança rodoviária para os seus veículos, e a encorajar o pessoal a usar mais os transportes públicos;

3.4.7 há que desenvolver legislação a nível da UE para as categorias vulneráveis de utentes da via pública. Por exemplo, é necessário introduzir na revisão da directiva sobre a carta de condução nova legislação relativa à homologação de motociclos, nomeadamente a obrigatoriedade de ABS para cilindrada superior a 150 cc, bem como de sistemas de accionamento automático dos faróis e a introdução de controlos técnicos de veículos a motor, e de formação contínua;

3.4.8 o novo Programa de Acção deverá incluir, na opinião do CESE, o objectivo de aumentar a segurança da rede rodoviária transeuropeia e de, pelo menos, 25 % da rede não abrangida pelas RTE-T até ao nível estabelecido para estas últimas;

3.4.9 no atinente ao objectivo global do programa de acção, ou seja, a redução para metade do número de mortes na estrada, o CESE adverte para o facto de a taxa de risco variar significativamente nos vários Estados-Membros e defende, por isso, que sejam fixados objectivos de redução diferenciados.

3.5 O CESE está ciente de que, sendo a taxa de risco variável, as medidas a adoptar poderão variar consoante o Estado-Membro. Os Estados-Membros, onde já houve uma redução considerável do número de vítimas de acidentes de viação, devem concentrar-se sobretudo no factor «humano», com prioridade na formação, incluindo a formação contínua, e no controlo do cumprimento das regras de trânsito, ao passo que os Estados-Membros, onde não se registou ainda uma redução drástica desse número, devem prestar a máxima atenção não só à formação, à formação contínua e ao cumprimento das regras de trânsito mas também ao núcleo «duro» da política de segurança rodoviária, como, por exemplo, à melhoria da infra-estrutura e às normas de segurança dos veículos.

3.6 O CESE concorda com a tese da Comissão segundo a qual a eficácia da política de segurança rodoviária depende, em última análise, do comportamento dos utentes, pelo que é fundamental educar, formar, controlar e sancionar.

3.7 Antes de mais, importa concentrar-se nos utentes «vulneráveis», nos condutores mais jovens e menos experientes e nos condutores mais velhos que, sem uma formação complementar, não acompanharão as alterações do código da estrada.

3.8 Além disso, o CESE defende a realização periódica em todos os Estados-Membros de campanhas de informação para

combater o álcool ao volante. É, além disso, indispensável redobrar esforços em matéria de sanções e de controlos, também ao nível transfronteiras.

4. Observações na especialidade

4.1 O CESE espera que se chegue o mais rapidamente possível a uma definição de «ferimentos graves» e «ferimentos ligeiros» e se estabeleça, nesta base, um objectivo comum de redução do número de vítimas de acidentes de viação, para ser possível incluir estes dados no Programa de Acção até 2020.

4.2 O CESE apoia plenamente a proposta da Comissão de melhorar a educação e a formação dos utentes da estrada através de uma estratégia comum de educação e formação sobre segurança rodoviária.

4.3 Neste contexto, haverá que insistir mais no ensino da condução no aspecto «primeiros socorros e comportamento em caso de acidente».

4.4 O CESE sublinha, em particular, a importância da «educação permanente», designadamente porque o código da estrada pode evoluir com o tempo.

4.5 Este tipo de educação é essencial não só para os utentes normais, mas especialmente para o pessoal da polícia, das ambulâncias, dos bombeiros e da assistência rodoviária, em suma, todos aqueles que prestam socorro no caso de acidente ou de avaria e a quem se recorre pelas suas qualificações específicas. O CESE considera fundamental prever para estas pessoas uma formação específica e contínua, tanto em termos profissionais como administrativos, a fim de melhorar a qualidade dos serviços prestados.

4.6 O CESE subscreve igualmente o reforço do controlo da aplicação das regras de trânsito, também ao nível transfronteiras. No seu parecer intitulado «Facilitar a aplicação transfronteiras da legislação no domínio da segurança rodoviária»⁽⁴⁾ já referia expressamente que, sem uma aplicação transfronteira destas regras, jamais se atingirá o objectivo formulado no terceiro Programa de Acção para a Segurança Rodoviária. O CESE mantém-se fiel às conclusões deste parecer.

4.7 Para além da utilização obrigatória de dispositivos de limitação da velocidade nos veículos pesados, o CESE concorda com a proposta da Comissão de instalá-los igualmente em veículos comerciais ligeiros, uma vez que estes circulam com cada vez mais frequência nas estradas, sobretudo no sector dos serviços de correio rápido, que fazem entregas urgentes e, por isso, circulam geralmente a grande velocidade. Haverá, portanto, que adaptar os tempos de condução e o horário de trabalho às regras que vigoram para o transporte de mercadorias em veículos pesados com um peso total máximo de 3,5 toneladas.

⁽⁴⁾ Parecer do CESE sobre *Facilitar a aplicação transfronteiras da legislação no domínio da segurança rodoviária*, JO C 77 de 31.3.2009, p. 70.

4.8 Como o álcool ao volante tem sempre um papel fundamental nos acidentes de viação, o CESE reivindica a obrigatoriedade de instalar não só nos veículos pesados como nos comerciais ligeiros e particulares dispositivos de bloqueio da ignição em caso de ingestão de álcool, se o condutor tiver sido condenado por conduzir alcoolizado.

4.9 Os motociclistas merecem atenção especial pelo facto de correrem, no trânsito, de 18 a 20 vezes mais riscos de ferimentos graves do que os automobilistas. O CESE insta a Comissão a apresentar o mais brevemente possível propostas para aumentar a segurança activa e passiva deste grupo de utentes.

4.10 Ocorrendo a maioria dos acidentes mortais nas artérias urbanas e nas estradas rurais e secundárias, a Comissão propõe que o financiamento da UE apenas seja concedido a infra-estruturas que respeitem as directivas relativas à segurança rodoviária e à segurança nos túneis. O CESE associa-se a esta proposta e considera que a agência europeia da segurança rodoviária a instituir poderá ser fundamental para avaliar que estradas rurais ou secundárias podem beneficiar do co-financiamento europeu.

4.11 Em pareceres anteriores, o CESE advogava, designadamente, que

- o programa de acção preveja a elaboração por todos os Estados-Membros de mapas dos «pontos negros» e o envio anual de uma versão actualizada à instituição europeia competente;
- em matéria de segurança e no caso concreto da política de transportes rodoviários para 2020, sejam realizados «progressos no que se refere [...] à harmonização dos controlos e das multas, [se consiga] a verdadeira integração do mercado interno, [se melhore] a sua eficácia, nomeadamente através de sistemas modulares apropriados [...] bem como de estudos sobre as velocidades de cruzeiro e a melhoria dos pneumáticos.».

O CESE aproveita para reafirmar a relevância destes pontos.

4.12 O CESE é favorável a que se passe mais rapidamente a utilizar tecnologias avançadas nos veículos e reivindica que se amplie em todos os Estados-Membros a aplicação do sistema *eCall* a outros veículos, por exemplo, aos motociclos.

4.13 Merece o pleno apoio do CESE a iniciativa da Comissão de, em colaboração com os Estados-Membros e outros intervenientes no domínio da segurança rodoviária, criar uma estratégia global de acção em matéria de lesões corporais e de primeiros socorros em consequência de um acidente de viação.

4.14 Tal como referiu em pareceres anteriores nesta matéria, o CESE considera que o programa de acção ⁽⁵⁾ deve dar prioridade à protecção dos utentes vulneráveis da via pública que são, a seu ver, os motociclistas, os peões e os ciclistas, bem como o grupo dos jovens, o grupo cada vez mais numeroso dos idosos e as pessoas com deficiência.

4.14.1 Conforme já referiu num dos seus pareceres anteriores ⁽⁶⁾, o CESE defende, por razões de segurança rodoviária, de criminalidade ligada ao transporte rodoviário de mercadorias, de saúde e segurança dos motoristas, a ampliação rápida do número de parques de estacionamento seguros para os condutores profissionais. O CESE defende, além disso, que os contratos com os motoristas sejam concluídos em função da sua competência profissional e não do seu desempenho.

4.15 O CESE adverte para as situações perigosas a que estão expostos camiões e camionistas em vários postos fronteiriços. Em muitos deles, sobretudo os situados nas fronteiras externas da União, é usual os camionistas serem obrigados a ficar dentro dos seus veículos, ou muito perto deles, enquanto estes são inspeccionados por um sistema de raios X. É escusado dizer que esta obrigação constitui um sério perigo para os motoristas em questão. A solução seria que os motoristas pudessem sair dos seus veículos durante estas inspecções e manter-se a uma distância segura. O CESE apela especialmente aos Estados-Membros que examinem e resolvam este problema no âmbito da reunião do Grupo de Trabalho 1 das Nações Unidas, em Genebra.

Bruxelas, 16 de Março de 2011

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Staffan NILSSON

⁽⁵⁾ Pareceres do CESE sobre *Orientações estratégicas para a segurança rodoviária até 2020*, JO C 48 de 15.2.2011, p. 27 e *Facilitar a aplicação transfronteiras da legislação no domínio da segurança rodoviária*, JO C 77 de 31.3.2009, p. 70.

⁽⁶⁾ Parecer do CESE sobre *A política europeia de segurança rodoviária e os condutores profissionais – Locais de estacionamento seguros*, JO C 175 de 27.7.2007, p. 88 (ponto 1.1).