



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

---

*Documento de sessão*

---

**A7-0264/2011**

8.7.2011

# RELATÓRIO

sobre a política europeia de segurança rodoviária de 2011 a 2020  
(2010/2235(INI))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Dieter-Lebrecht Koch

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU.....	3
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	20
RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO .....	25

## PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

### sobre a política europeia de segurança rodoviária de 2011 a 2020 (2010/2235(INI))

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a Comunicação da Comissão intitulada "Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização" (COM(2009)0279),
- Tendo em conta o Livro Branco da Comissão intitulado "Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos" (COM(2011)0144),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, intitulada "Um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020" (COM(2010)0389),
- Tendo em conta as conclusões do Conselho de 2 e 3 de Dezembro de 2010 sobre a Comunicação da Comissão, intitulada "Um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020" (16951/10),
- Tendo em conta o estudo de avaliação<sup>1</sup> da Comissão sobre o 3.º Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária,
- Tendo em conta o parecer da Comissão das Regiões intitulado "Orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020" (CdR 296/2010),
- Tendo em conta o parecer da Comissão Económica e Social intitulada "Para um espaço europeu da segurança rodoviária" (CESE 539/2011),
- Tendo em conta a resolução da Assembleia-Geral das Nações Unidas sobre a melhoria da segurança rodoviária em todo o mundo, de 10 de Maio de 2010 (64/255),
- Tendo em conta a sua resolução, de 29 de Setembro de 2005, sobre o Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária: reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: um esforço conjunto<sup>2</sup>,
- Tendo em conta a sua resolução, de 27 de Abril de 2006, sobre a "Segurança Rodoviária: serviço eCall para todos"<sup>3</sup>,
- Tendo em conta a sua resolução, de 18 de Janeiro de 2007, sobre o 3.º Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária - balanço intercalar<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> A elaboração do Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária 2011-2020.

<sup>2</sup> JO C 227 E de 21.9.2006, p. 609.

<sup>3</sup> JO C 296 E de 6.12.2006, p. 268.

<sup>4</sup> JO C 244 E de 18.10.2007, p. 220.

- Tendo em conta a sua resolução, de 23 de Abril de 2009, sobre o plano de acção para os sistemas de transporte inteligentes<sup>1</sup>,
- Tendo em conta a sua resolução, de 23 de Abril de 2009, sobre um plano de acção para a mobilidade urbana<sup>2</sup>,
- Tendo em conta a sua resolução, de 18 de Maio de 2010, sobre sanções para infracções graves às regras sociais no domínio dos transportes rodoviários<sup>3</sup>,
- Tendo em conta a sua resolução, de 6 de Julho de 2010, sobre um futuro sustentável para os transportes<sup>4</sup>,
- Tendo em conta o artigo 48.º do seu Regimento,
- Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0264/2011),
  - A. Considerando que, em 2009, mais de 35 000 pessoas morreram e 1 500 000 sofreram ferimentos em acidentes nas estradas da União Europeia,
  - B. Considerando que, segundo as estatísticas, a cada acidente mortal correspondem ainda 4 acidentes que provocam incapacidades permanentes, 10 que dão origem a ferimentos graves, e 40 que provocam ferimentos ligeiros,
  - C. Considerando que o custo dos acidentes de viação para a sociedade está estimado em cerca de 130 000 milhões de euros anuais,
  - D. Considerando que não foi atingido o objectivo expresso no 3.º Programa de Acção de redução para metade do número de vítimas mortais na circulação rodoviária na UE até ao final de 2010, mas que se registou uma diminuição substancial do número de mortos na estrada na UE,
  - E. Considerando que, na UE, ainda continua a existir uma tolerância social relativamente elevada para com os acidentes de viação e que o tráfego rodoviário continua, todos os anos, a fazer vítimas equivalentes às da queda de 250 aviões comerciais de média dimensão,
  - F. Assinalando que, por um lado, é crescente a necessidade de esforços tendentes a uma redução complementar das vítimas rodoviárias e que, por outro, cumpre prevenir uma atitude de indiferença, à medida que se vai registando uma diminuição do número total de vítimas,
  - G. Considerando que a segurança rodoviária é da responsabilidade da sociedade, no seu todo,
  - H. Considerando que apenas 27,5% das medidas previstas no 3.º Programa de Acção se

---

<sup>1</sup> JO C 184 E de 8.7.2010, p. 43.

<sup>2</sup> JO C 184 E de 8.7.2010, p. 50.

<sup>3</sup> Textos aprovados, P7\_TA(2010)0175.

<sup>4</sup> Textos aprovados, P7\_TA(2010)0260.

encontram completamente postas em prática e que, por isso, são necessários objectivos e medidas muito mais ambiciosos do que os até à data previstos pela Comissão, de molde a aumentar a segurança dos transportes rodoviários,

- I. Considerando que o quadro legislativo em sede de regulamentos e directivas assentes em dados científicos não se encontra ainda esgotado e que a aplicação do direito europeu pode contribuir para salvar vidas,
- J. Considerando que muitas medidas legislativas destinadas a aumentar a segurança dos transportes, nomeadamente a Directiva 2008/96/CE, relativa à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária, foram já aprovadas e entrarão em vigor nos próximos anos,
- K. Considerando que a Comissão não apresentou um projecto de um novo programa de acção antes de expirar o Terceiro Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária,
- L. Considerando que a probabilidade de morrer num acidente de viação é, por cada quilómetro percorrido, e em relação aos passageiros de um veículo ligeiro, 9 vezes maior para um peão, 7 vezes maior para um ciclista e 18 vezes maior para um motociclista,
- M. Considerando que, dos acidente de viação mortais, cerca de 55% ocorrem em estradas nacionais, 36% em zonas urbanas e 6% em auto-estradas,
- N. Considerando que, se se incluir o trajecto casa-trabalho-casa, 60% dos acidentes de trabalho mortais são acidentes rodoviários,
- O. Considerando que o número de vítimas mortais registado no tráfego rodoviário tem vindo a diminuir de forma constante, mas que o número de acidentes com consequências mortais envolvendo motociclistas acusa uma estagnação e, em muitos sítios, um aumento,
- P. Considerando que o transporte público de passageiros é muito mais seguro do que o transporte em veículo privado,
- R. Considerando que o ângulo morto dos veículos pesados de mercadorias representa um perigo mortal para ciclistas e peões,
- S. Considerando que a União Europeia se encontra perante um processo de mutação demográfica e que as necessidades de mobilidade das pessoas idosas exigem uma atenção particular,
- T. Considerando que novas evoluções técnicas, como por exemplo os veículos híbridos e os sistemas de propulsão eléctrica, colocam novos desafios aos serviços de salvamento e socorro,
- U. Considerando que é necessário coordenar as medidas tomadas a nível europeu, nacional, regional e local,
- V. Considerando que a Directiva 2008/96/CE, relativa à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária, requer a realização de auditorias à segurança rodoviária e inspecções de segurança no âmbito da manutenção regular das estradas, e que a presente

directiva apenas se aplica à infra-estrutura rodoviária das Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T), deixando por regulamentar muitas estradas nacionais e locais,

- W. Considerando que as inspecções regulares de todas as estradas europeias pelas entidades competentes constituem um elemento essencial da prevenção de eventuais perigos para os utentes da estrada,
- X. Considerando que os dados disponíveis referentes às causas dos acidentes e lesões se revelam essenciais para melhorar a segurança rodoviária, como ilustrado, *inter alia*, pelos projectos VERONICA,

### **Bases**

1. Congratula-se com a presente comunicação da Comissão, mas exorta esta instituição a prosseguir, até ao final de 2011, o desenvolvimento das abordagens propostas com vista à obtenção de um programa de acção válido, que contenha um inventário de medidas específicas, claramente calendarizadas e dotadas de mecanismos de monitorização com vista à realização regular de controlos de desempenho e de avaliações intercalares;
2. Partilha da opinião da Comissão de que o aumento da segurança rodoviária requerer uma abordagem coerente, holística e integrada, e solicita a inclusão dos temas da segurança rodoviária em todos os domínios políticos relevantes, como a política da educação, a política do ambiente, a política social e a cooperação em matéria policial e judicial;
3. Solicita à Comissão que melhore as condições gerais tendo em vista transportes mais seguros e mais benignos do ponto de vista ambiental, como a marcha, o ciclismo, os autocarros ou os comboios, de molde a estimular a sua utilização;
4. Sugere a criação com carácter prioritário, até 2014, do cargo de coordenador da segurança rodoviária da UE no seio da Comissão Europeia, responsável por:
  - Promover - enquanto personalidade reconhecida no domínio da segurança do transporte rodoviário - projectos de segurança rodoviária já em curso e empreender outros inovadores, com base na sua experiência, conhecimentos específicos e competências
  - Coordenar medidas de segurança rodoviária na Comissão e entre os Estados-Membros
  - Facilitar, a um alto nível político, a elaboração, implementação e execução de políticas eficazes e coerentes em matéria de segurança rodoviária consonantes com os objectivos da UE
  - Supervisionar projectos específicos, como a harmonização dos indicadores, dos dados e, na medida do possível, dos planos nacionais de segurança rodoviária
  - Promover o intercâmbio das melhores práticas e a implementação das disposições de segurança rodoviária, em colaboração com todas as partes interessadas, os Estados-Membros e respectivas autoridades regionais e locais
  - Fazer a ligação entre os níveis políticos e académicos relevantes, a fim de permitir uma abordagem multidisciplinar;
5. Solicita à Comissão que crie um fórum de cooperação composto por procuradores, autoridades policiais, associações de vítimas e observatórios de segurança rodoviária com

o objectivo de proceder ao intercâmbio das melhores práticas e de reforçar a cooperação no sentido da melhoria da aplicação da regulamentação rodoviária, tanto a nível nacional como transnacional;

6. Sublinha a necessidade de consagrar particular atenção à implementação e mais eficaz controlo da aplicação de leis e medidas já adoptadas, mas assinala que a margem de manobra para medidas legislativas à escala da UE ainda está esgotada;
7. Lamenta que o orçamento da UE destinado a medidas no domínio da segurança rodoviária tenha sofrido, nos últimos anos, cortes significativos, e insta a Comissão a contrariar esta tendência;
8. Apoia expressamente o objectivo de reduzir para metade o total de vítimas mortais em acidentes de viação na UE até 2020, por comparação com os dados de 2010, solicitando, além disso, o estabelecimento de objectivos claros e mensuráveis para este período, em especial:
  - uma redução de 60% do número de vítimas mortais entre as crianças até aos 14 anos,
  - uma redução de 50 % do número de peões e ciclistas mortos em acidentes rodoviários, e
  - uma redução de 40% do número de feridos em perigo de vida, com base numa definição harmonizada à escala da UE, que cumpre desenvolver rapidamente;

#### **Aspectos éticos**

9. Salienta que todos os cidadãos da UE têm, não só o direito a ser utentes da estrada e a usufruir de um tráfego rodoviário seguro, mas também, e sobretudo, a obrigação de contribuir, com o seu comportamento, para a segurança rodoviária; considera que os poderes públicos e a UE têm a obrigação ética e política de adoptar medidas e acções para fazer face a este problema social;
10. Reafirma a sua opinião de que é necessária uma estratégia complementar a longo prazo, que vá além do horizonte temporal da presente comunicação e que tenha como objectivo evitar vítimas mortais ("visão zero"); sabendo que tal não é exequível sem a utilização extensiva de tecnologia nos veículos rodoviários e o desenvolvimento de redes adequadas de STI; exorta a Comissão a desenvolver os elementos nucleares desta estratégia, apresentando-os dentro dos próximos três anos;
11. Salienta que o respeito pela vida e pela pessoa humana deve emergir de um processo cultural e de definição de valores partilhado, no qual a estrada seja conscientemente interpretada como uma comunidade humana;
12. Apela à Comissão e aos Estados-Membros para que, à semelhança das Nações Unidas e da Organização Mundial de Saúde, reconheçam oficialmente o 3.º Domingo de Novembro como Dia Mundial da Memória das Vítimas da Estrada, a fim de chamar mais a atenção do público para esta problemática;

## **Práticas consagradas e transposição para planos nacionais**

13. Exorta a Comissão a intensificar o intercâmbio de conhecimentos e de práticas comprovadas, de modo a que estas possam ser tidas mais em conta nos planos nacionais, regionais e locais de segurança rodoviária, a fim de permitir o estabelecimento de actividades numa base metodológica tão sólida quanto possível e, dessa forma, contribuir para a criação de um espaço europeu de segurança rodoviária;
14. Exorta a Comissão a avaliar a Carta Europeia da Segurança Rodoviária e a incentivar à criação de Cartas semelhantes a nível regional e local;
15. Salienta que objectivos claros e quantificáveis fornecem incentivo e motivação adicionais para a melhoria da segurança rodoviária e representam elementos indispensáveis para comparar o desempenho dos vários Estados-Membros e para acompanhar e avaliar as medidas tomadas; sustenta que se deve tentar quantificar o contributo dos diferentes Estados-Membros para atingir os objectivos em 2020; entende que esse contributo deve servir de orientação no quadro da definição de prioridades das políticas nacionais em matéria de segurança dos transportes;
16. Apoia a Comissão no seu objectivo de incentivar a elaboração de planos nacionais de segurança rodoviária pelos Estados-Membros; solicita que a elaboração e publicação destes planos, de acordo com linhas de orientação harmonizadas e comuns, sejam estipuladas com carácter vinculativo; salienta, no entanto, que deveria ser concedida aos Estados-Membros uma margem de manobra mais alargada para adaptar medidas, programas e metas às diferentes especificidades nacionais;
17. Insta a Comissão a declarar sem demora um ano consagrado aos transportes rodoviários comerciais seguros;
18. Convida a Comissão a elaborar um manual de boas práticas relativo aos cuidados de saúde a prestar às vítimas de acidentes de trânsito na hora zero, tendo por objectivo melhorar a rapidez de intervenção e os cuidados médicos dos mesmos, aspectos fundamentais para a sobrevivência dos acidentados em situação mais grave;
19. Solicita à Comissão que, em colaboração com os parceiros sociais, elabore uma estratégia para reduzir os acidentes dos trabalhadores “in itinere”; solicita aos Estados-Membros e à Comissão que promova e incentive a elaboração de planos de segurança rodoviária nas empresas; convida a Comissão a despender todos os esforços possíveis para garantir que a Carta Europeia da Segurança Rodoviária possa ser utilizada para emitir certificados destinados às empresas que apliquem planos de segurança rodoviária para os seus trabalhadores;

## **Melhoria dos indicadores e dos dados**

20. Considera que a existência de dados comparáveis e de elevada qualidade que cubram todos os utentes da estrada, incluindo ciclistas e peões, constitui uma condição indispensável a uma política de segurança rodoviária bem-sucedida;
21. Solicita à Comissão que encomende a realização de um estudo sobre o impacto



económico e social das vítimas mortais e dos sinistrados em acidentes rodoviários nas sociedades dos Estados-Membros da UE;

22. Exorta a Comissão a aplicar, até ao final de 2013, um conjunto de indicadores adicionais e harmonizados com base no projecto "SafetyNet", através dos quais seja possível efectuar uma melhor monitorização e uma mais representativa comparação de desempenho entre os Estados-Membros;
23. Solicita à Comissão que elabore, até 2012, uma proposta tendente a melhorar os dados relativos às causas dos acidentes e das lesões ocorridas, bem como dados anónimos sobre a gravidade das lesões sofridas e respectiva evolução; solicita, além disso, uma investigação de acidentes detalhada e pluridisciplinar promovida pela União Europeia em espaços de trânsito representativos de todos os Estados-Membros;
24. Insta a Comissão a elaborar, no prazo de dois anos, definições harmonizadas de "ferido em risco de vida", "ferido grave" e "ferido ligeiro" a fim de possibilitar a comparabilidade das medidas e dos seus resultados nos vários Estados-Membros;
25. Solicita o desenvolvimento de um verdadeiro observatório europeu da segurança rodoviária, que tenha por função elaborar um balanço das iniciativas já existentes em matéria de recolha de dados, apresentar uma proposta tendente a melhorar os intercâmbios de dados, bem como a coligir os dados das bases já existentes e o conhecimento obtido através da implementação de projectos da EU como o SafetyNET, o VERONICA ou o DaCoTa, e tornar esses dados acessíveis a todos os cidadãos de uma forma compreensível e actualizada anualmente;
26. Exorta os Estados-Membros a respeitarem os compromissos previamente assumidos em matéria de transmissão de dados e a realizarem progressos concretos no que respeita ao intercâmbio de dados no âmbito de delitos de trânsito transfronteiriços; convida os Estados-Membros a harmonizar, até 2014, os sistemas de recolha de dados mediante a utilização de um suporte lógico de transmissão em tempo real dos dados sensíveis;

### **Domínios de acção**

#### **Melhorar a formação e o comportamento dos utentes da estrada**

27. Salaria que a segurança rodoviária depende em grande medida da prudência, do civismo e do respeito mútuo, bem como do cumprimento do Código da Estrada, o que está directamente relacionado com a necessidade de melhoria sistemática da qualidade da formação ministrada pelas escolas de condução e da qualidade do procedimento de emissão das cartas de condução;
28. Entende que o conceito de aprendizagem ao longo da vida deve ser mais valorizado no domínio do tráfego rodoviário, pelo que apoia a actividade dos centros de condução segura, enquanto forma eficaz de formação sistémica dos condutores em todos os contextos profissionais e períodos de lazer; entende que os programas de ensino do código da estrada e de formação dos utentes rodoviários deveriam começar desde cedo na família e na escola, e incluir o ciclismo, a marcha e a utilização de transportes públicos;

29. Insta à adopção de medidas de promoção da formação dos novos condutores, como a condução acompanhada a partir dos 17 anos ou a introdução de um sistema em várias fases para a obtenção da carta de condução, no qual se encontram previstos módulos práticos de ensino da condução, inclusive após a obtenção da carta de condução; solicita, além disso, a introdução de uma formação de segurança com carácter obrigatório para os jovens e novos utentes da estrada, a fim de testar, na prática, várias situações de perigo;
30. Solicita que, enquanto um dos elementos fundamentais na educação dos futuros condutores para atingir e melhorar os níveis de segurança rodoviária, se atente urgentemente nas principais causas de morte e de lesões graves na circulação rodoviária, como sejam o excesso de velocidade, a condução sob o efeito de álcool, de estupefacientes ou de certos medicamentos que afectam a capacidade de conduzir, a não utilização do cinto de segurança ou de outros dispositivos de protecção, como o uso de capacete por condutores e passageiros de veículos de duas rodas, a utilização de meios de comunicação móvel durante a condução, e a fadiga;
31. É sua convicção que é necessário melhorar a educação dos futuros condutores no respeitante ao papel dos pneus para a segurança rodoviária e à necessidade de observância de regras de base para a devida manutenção e utilização dos pneus; exorta, por conseguinte, os Estados-Membros a uma adequada e tempestiva implementação da directiva relativa à carta de condução e das suas disposições que prevêm a introdução obrigatória de uma secção de conhecimentos sobre pneus, assim como sobre manutenção básica dos veículos em geral, nos exames de condução;
32. Considera que, na formação de condutores, deverá ser dedicada maior atenção ao fenómeno dos veículos motorizados de duas rodas e à visibilidade dos mesmos;
33. Exorta a que, na formação e nos exames conducentes à carta de condução, se confira mais importância à segurança da carga nos transportes particulares;
34. Exorta à realização, de 10 em 10 anos, de cursos de actualização obrigatórios sobre primeiros socorros para todos os titulares de uma carta de condução;
35. Encoraja os Estados-Membros a instituírem sistemas de pontos de penalização especiais para as infracções mais perigosas, por serem o complemento mais eficaz das multas;
36. Recomenda a utilização de dispositivos que impedem o arranque do veículo em caso de alcoolemia (“alcolocks”), como medida de reabilitação para os condutores que já tenham sido penalizados várias vezes por conduzir em estado de embriaguez;
37. Apela à realização, de 10 em 10 anos, de um teste de visão para todos os condutores de veículos de categoria A e B e, de 5 em 5 anos, para as pessoas com mais de 65 anos; insta os Estados-Membros a imporem a realização de um controlo médico para todos os condutores de uma certa idade, para verificar a capacidade física, mental e psicológica necessária para continuarem a conduzir, com base nos dados estatísticos nacionais sobre acidentes para o grupo etário em questão;
38. Exorta a Comissão a elaborar, de três em três anos, campanhas da EU sobre um tema

específico e a recorrer sistematicamente, para estas campanhas, aos canais de comunicação que cresceram em resultado da implementação da Carta da Segurança Rodoviária;

39. Exorta a Comissão a encarar como parte da segurança rodoviária o número de vítimas mortais ocorridas nos cruzamentos, onde os acidentes são frequentemente causados pelo comportamento indevido dos utentes da estrada, incluindo uma excessiva assunção de riscos, falta de atenção e não compreensão dos sinais rodoviários;

### **Harmonizar e fazer aplicar o Código da Estrada**

40. Solicita uma harmonização coerente dos sinais e regras de trânsito até 2013; salienta que a sinalização deve ser mantida em boas condições, de modo a garantir a sua visibilidade, e substituída tempestivamente, se necessário, devido à alteração das condições;
41. Solicita à Comissão que adopte o mais rapidamente possível as especificações relativas aos sistemas de transporte inteligentes (STI) para as acções prioritárias referentes à segurança rodoviária previstas nas alíneas b) a f) do artigo 3.º da Directiva 2010/40/UE relativa aos sistemas de transporte inteligentes;
42. Considera que uma aplicação eficaz das normas em vigor constitui um pilar central da política de segurança rodoviária da UE; exorta à melhoria do intercâmbio, entre Estados-Membros, das informações sobre as infracções ao código da estrada e respectiva perseguição nos termos da legislação nacional, e exorta os Estados-Membros, neste contexto, a estabelecerem objectivos nacionais anuais para os controlos do excesso de velocidade, da condução sob o efeito do álcool ou de estupefacientes, do porte do cinto de segurança e do uso do capacete, e a providenciarem com determinação no sentido da efectiva realização desses controlos;
43. Recorda o importante papel desempenhado pela organização TISPOL no contexto do intercâmbio de boas práticas em matéria de aplicação do Código da Estrada;
44. Assinala que uma abordagem harmonizada e eficaz dos controlos é essencial para a transposição das disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários (Regulamento n.º 561/2006 e Regulamento 3821/85/CE), que revestem enorme importância para a segurança rodoviária; apela, de novo, à Comissão para que dê seguimento aos pedidos formulados pelo Parlamento na sua Resolução de 18 de Maio de 2010 sobre sanções para infracções graves às regras sociais no domínio dos transportes rodoviários;
45. Solicita à Comissão que reveja a legislação respeitante aos períodos de condução e descanso, a fim de permitir que os camionistas de longo curso possam, sempre que possível, beneficiar dos períodos de descanso semanal no seu domicílio, sem comprometer os objectivos da União Europeia em matéria de segurança rodoviária; entende ser necessária, em toda a União Europeia, uma harmonização das restrições de circulação ao transporte de mercadorias;
46. Congratula-se com a adopção da posição comum do Conselho referente à Directiva relativa à aplicação transfronteiras das multas, que representa mais um passo na via da

melhoria da segurança rodoviária com um verdadeiro valor acrescentado europeu; regista as declarações escritas da Comissão e vários Estados-Membros na reunião do Conselho de Dezembro; lamenta, porém, que, em resultado da alteração da base jurídica, a mesma não se aplicará a todos os Estados-Membros e cidadãos da UE; Manifesta a sua preocupação pelo facto de a posição comum do Conselho reduzir significativamente o âmbito de aplicação da directiva, e insta o Conselho a alcançar um acordo satisfatório em segunda leitura, incluindo disposições que facilitem a aplicação transfronteiras da legislação em matéria de tráfego, orientações à escala da UE relativas à segurança rodoviária e a informação requerida para os condutores;

47. Convida a Comissão a apoiar, como primeiro passo, o desenvolvimento de técnicas para a apreensão de condutores que se encontrem sob o efeito de drogas e medicamentos que influem na sua capacidade de conduzir, e a propor legislação da UE que proíba a condução sob o efeito de estupefacientes ou dos referidos medicamentos, com uma efectiva aplicação;
48. Exorta à adopção de um limite de alcoolemia harmonizado a nível da UE; recomenda uma margem de tolerância, cientificamente fundamentada, de 0 % nos primeiros dois anos para os recém-encartados, e com carácter permanente, para os condutores profissionais;
49. Solicita que sejam introduzidos sistemas de controlo mediante os quais também seja possível detectar e punir sistematicamente os excessos de velocidade cometidos por motociclistas;
50. Requer que o fabrico, a importação e a comercialização de sistemas que avisam o condutor da ocorrência de controlos rodoviários sejam proibidos em toda a Europa (por exemplo, dispositivos de controlo por radar e dispositivos de interferência laser ou sistemas de navegação que avisam automaticamente da ocorrência de controlos rodoviários);
51. Exorta à proibição, à escala da UE, da prática de recepção e envio de mensagens de texto em telemóveis ou computadores, ou de pesquisa na Internet ao volante de um veículo motorizado, proibição essa que deve ser aplicada pelos Estados-Membros recorrendo à melhor tecnologia disponível;
52. Exorta a Comissão a elaborar, no prazo de dois anos, uma proposta legislativa relativa a uma abordagem harmonizada no que se refere aos pneus de inverno para as viaturas particulares, os autocarros e os camiões nas regiões da UE, tendo em conta as condições atmosféricas existentes em cada Estado-Membro;
53. Espera que, até 2015, a Comissão proceda a uma avaliação da aplicação da Terceira Directiva relativa à carta de condução e à respectiva adaptação a um contexto em mudança, e solicita, por outro lado, que se tenha em conta o facto de o uso privado de veículos de categoria M1 com um peso superior a 3,5 toneladas – o que diz sobretudo respeito às caravanas – não ser hoje de facto possível; exorta a que a formação conducente à carta de condução de caravanas com um peso que só marginalmente ultrapassa o limite de 3,5 toneladas seja possível não só para os titulares da carta de

condução C, para os transportes comerciais, mas também para os titulares da carta de condução B, para uso privado;

54. Recomenda vivamente que as autoridades responsáveis introduzam velocidades máximas de 30 km/h nas zonas residenciais e nas estradas de via única que não apresentem faixa distinta para os ciclistas, tendo em vista uma protecção mais eficaz dos utentes da estrada mais vulneráveis;

#### **Criar infra-estruturas rodoviárias mais seguras**

55. Apoiava inequivocamente a proposta da Comissão de, por princípio, apenas conceder ajudas da UE a projectos de infra-estruturas que respeitem as directivas comunitárias em matéria de segurança rodoviária e de segurança nos túneis, incluindo a construção de estradas de categoria inferior; solicita, neste sentido, que os esforços nas zonas fronteiriças se concentrem em especial na redução dos troços altamente perigosos, dos "pontos negros" e das passagens de nível;
56. Reitera que uma infra-estrutura rodoviária bem preservada contribui para reduzir o número de mortos e feridos entre os utentes da estrada; solicita aos Estados-Membros que preservem e desenvolvam as suas infra-estruturas rodoviárias graças a uma manutenção periódica e ao recurso a métodos inovadores, como, por exemplo, a sinalização horizontal inteligente que indique a distância de segurança e o sentido da circulação, e a segurança passiva da infra-estrutura rodoviária; salienta que as normas de sinalização, especialmente das obras nas estradas, devem ser respeitadas, pois são cruciais para manter um elevado nível de segurança rodoviária;
57. Exorta a Comissão e os Estados-Membros a darem mais atenção à concepção das estradas, a apoiarem a implementação das medidas economicamente rentáveis já disponíveis e a encorajarem actividades de investigação que permitam aos responsáveis políticos compreender melhor o modo como a infra-estrutura rodoviária se deveria desenvolver para melhorar a segurança rodoviária e para satisfazer as necessidades específicas de uma população em envelhecimento e dos utentes da estrada vulneráveis;
58. Congratula-se pelo facto de a Comissão centrar a sua atenção nos grupos de utentes mais vulneráveis (veículos de duas rodas, peões, etc.) cujos índices de sinistralidade continuam a ser demasiado elevados; convida os Estados-Membros, a Comissão e a indústria a terem presente, no projecto das infra-estruturas e dos equipamentos viários, este tipo de utentes, de modo a criar estradas seguras para todos os utentes; solicita que, no planeamento e manutenção da rede rodoviária, sejam dada maior atenção às medidas infra-estruturais de protecção de ciclistas e de peões, como, por exemplo, a separação das vias de circulação dos diversos modos de transporte, a ampliação da rede de ciclovias, a criação de acessos sem obstáculos e de passagens para peões;
59. Exorta a Comissão a garantir a melhoria da segurança nos troços rodoviários em obras através de orientações sobre a sua concepção e equipamento, que conviria normalizar, na medida do possível, à escala da União, para que os condutores não se vejam confrontados com situações novas e inabituais em cada país; apela a orientações que incluam uma boa

sinalização, a supressão do traçado original da estrada, a utilização de vedações e barreiras de protecção, a marcação das vias com balizas de avisos ou cartazes e uma marcação de indicação de curvas muito fechadas, e que garantam a segurança durante a noite;

60. Assinala a necessidade de um adequado revestimento das estradas, que reforce a resistência à derrapagem, o desempenho climático e meteorológico, bem como a visibilidade e que requeira uma baixa manutenção, aumentando, assim, a segurança da infra-estrutura para o utente;
61. Solicita a generalização de painéis que indiquem a velocidade momentânea dos veículos, mas também o aumento da visibilidade e da legibilidade dos painéis de sinalização, evitando a sua sobreposição, que torna a leitura confusa;
62. Assinala a importância de assegurar que a infra-estrutura rodoviária nacional não incluída na rede RTE-T seja melhorada do ponto de vista da segurança rodoviária, nomeadamente nas regiões da EU com infra-estruturas de pouca qualidade e baixos níveis de segurança do tráfego;
63. Exorta a Comissão a identificar e os Estados-Membros a tomar medidas adequadas para evitar acidentes nas estradas secundárias, nas zonas rurais e nos túneis, e para diminuir a gravidade dos danos respectivos;
64. Insta a Comissão e os Estados-Membros a convidarem as autoridades nacionais, regionais e locais a projectarem a rede rodoviária de modo que não constitua um perigo para os veículos motorizados de duas rodas; chama a atenção para o perigo mortal que as barreiras de protecção utilizadas na berma da estrada representam para os motociclistas e exorta os Estados-Membros a procederem, nos troços mais críticos, à respectiva reparação mediante a colocação de vigas superiores e inferiores (incluindo a substituição das barreiras de protecção existentes), bem como a instalação de outro tipo de sistemas de retenção rodoviários alternativos, em conformidade com a norma EN 1317, a fim de minorar as consequências dos acidentes para todos os utentes da estrada; assinala o perigo que representam, para os motociclistas, as reparações do revestimento com betume, cujo coeficiente de atrito é muito inferior ao da superfície normal em asfalto;
65. Exorta a Comissão a incentivar orientações que visem a promoção das melhores práticas em matéria de medidas de moderação do tráfego, com base em inovações físicas e ópticas, recorrendo, para o efeito, *inter alia*, a projectos de investigação e desenvolvimento co-financiados pela EU sobre a moderação do tráfego, tendo em vista reduzir os acidentes, o ruído e a poluição atmosférica;
66. Convida os Estados-Membros a elaborar e actualizar regularmente um mapa dos “pontos negros” mais perigosos da sua rede rodoviária que seja comunicado aos cidadãos e que seja acessível através dos sistemas de navegação a bordo;
67. Considera que os conceitos de "self-explaining road" (estrada que não carece de explicações) e de "forgiving roadside" (zonas não perigosas nas bermas das estradas) constituem parte integrante da política de segurança rodoviária e devem, por conseguinte, ser promovidos através de fundos europeus e do constante intercâmbio de boas práticas;

68. Exorta os Estados-Membros a preverem a aplicação de bandas sonoras aquando da construção e manutenção da infra-estrutura rodoviária;
69. Observa que as passagens de nível são particularmente perigosas e exorta os Estados-Membros, nas fases de construção e reconstrução, a incorporarem uma mudança de nível ou, nas estradas secundárias, a instalarem barreiras a toda a largura;
70. Chama a atenção para a Directiva 2008/96/CE, relativa à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária, referindo a necessidade de um número suficiente de áreas de estacionamento seguras nas proximidades das auto-estradas; salienta a importância de serem respeitados os tempos de condução e os períodos de repouso e de introduzir um regime de sanções harmonizado, e exorta a Comissão e os Estados-Membros a colocarem à disposição dos condutores profissionais de transportes de mercadorias de longo curso parques de estacionamento não só em número suficiente (critério quantitativo) como também seguros, que preencham as normas sociais mínimas e estejam dotados de serviços de manutenção e assistência (critério qualitativo); solicita que esses parques de estacionamento sejam previstos na fase de planeamento ou de bonificação das infra-estruturas rodoviárias e que os custos inerentes à sua construção sejam elegíveis para cofinanciamento no âmbito de programas comunitários (por exemplo, o programa RTE-T);
71. Exorta à proibição de ultrapassagem para os veículos pesados nos troços de auto-estrada particularmente perigosos;
72. Exorta os Estados-Membros e os operadores rodoviários a disponibilizarem infra-estruturas adequadamente concebidas para melhorar a segurança, que estejam bem sinalizadas e bem iluminadas, para serem mais seguras para os utentes, especialmente os motociclistas e os ciclistas;

#### **Colocar em circulação veículos mais seguros**

73. Recomenda que a instalação de dispositivos que impedem o arranque do veículo em caso de alcoolemia ("alcolocks") - regulados para uma medição com margem de tolerância reduzida, cientificamente fundamentada - seja tornada obrigatória em todos os veículos comerciais de carga e de transporte de passageiros; convida a Comissão a elaborar, até 2013, uma proposta de directiva relativa à utilização de "alcolocks" todos os veículos profissionais e comerciais;
74. Exorta a Comissão a continuar a pôr a ênfase na melhoria da segurança passiva dos veículos através, por exemplo, dos mais avançados sistemas de gestão da colisão, sobretudo para melhorar a compatibilidade entre pequenos e grandes veículos e entre veículos pesados de transporte de mercadorias e veículos utilitários ligeiros; observa que convém prosseguir os esforços tendentes a reduzir a gravidade das colisões com utentes rodoviários vulneráveis; exorta a Comissão a propor uma revisão da legislação da UE relativa aos dispositivos de protecção à frente contra o encaixe, de modo a definir a capacidade óptima de absorção de energia e a altura dos dispositivos de protecção à retaguarda contra o encaixe, para garantir uma protecção eficaz dos condutores em caso de colisão;
75. Insta a Comissão a apresentar, no prazo de dois anos, um relatório sobre a questão de

saber em que medida a melhoria da protecção dos ocupantes mediante o reforço das colunas A, B, C e D dos veículos prejudica o ângulo de visão (360°) do condutor e se tal reforço tem influência na segurança dos utentes mais vulneráveis da estrada;

76. Insta a Comissão a apresentar, no prazo de dois anos, um relatório sobre os aspectos de segurança da electromobilidade, que inclua as bicicletas eléctricas e as "pedelecs";
77. Exorta a Comissão a apresentar, até finais de 2013, uma proposta destinada a assegurar que todos os veículos novos sejam equipados de série com um sistema auditivo e visual aperfeiçoado de aviso de utilização do cinto de segurança, tanto nos bancos da frente, como nos bancos traseiros;
78. Exorta a Comissão a avaliar a utilidade da instalação de dispositivos de detecção do cansaço do condutor e, sendo o caso, a torná-los obrigatórios,
79. Exorta os fabricantes de automóveis a terem especialmente em conta, ao desenvolverem veículos eléctricos e outras novas tecnologias de propulsão, a questão da protecção, em caso de acidente, quer dos ocupantes do veículo quer dos trabalhadores dos serviços de socorro e salvamento contra novas fontes de perigo;
80. Apela aos Estados-Membros para que, aquando da importação de acessórios de automóveis e de bicicletas e peças sobresselentes de veículos, vigiem atenta e eficazmente a sua adequação e conformidade com os mais elevados padrões europeus em matéria de protecção do consumidor;
81. Exorta a Comissão a estudar de modo aprofundado a eventual existência de uma relação entre a melhoria das técnicas no domínio da segurança e a percepção reduzida do risco por parte dos condutores, e a apresentar ao Parlamento Europeu um relatório sobre o assunto, no prazo de dois anos;
82. Exorta a Comissão a criar um espaço europeu único para as inspecções técnicas regulares do conjunto dos veículos motorizados e sistemas electrónicos de segurança com que estão equipados; espera que estas inspecções assentem em normas uniformes de muito elevado nível; espera que as operações de inspecção e a emissão dos certificados pertinentes sejam levadas a cabo por organismos independentes, que tenham sido certificados em conformidade com uma norma harmonizada; Espera que estes certificados de inspecção sejam objecto de reconhecimento mútuo;
83. Insta a Comissão a definir, no prazo de dois anos, normas comuns para o controlo técnico a efectuar na sequência de acidentes graves;
84. Exorta a Comissão a promover o aumento das normas de segurança dos veículos, nomeadamente a nível da tecnologia dos veículos, como meio de prevenir as colisões; salienta o importante papel desempenhado pelos sistemas inteligentes de transportes (SIT) na diminuição do número de vítimas da estrada, e reitera o potencial ecológico dos veículos e das estradas inteligentes, bem como dos projectos-piloto I&D para os dispositivos V2V e V2R , e exorta a Comissão e os Estados-Membros a não se limitarem a aplicar esses sistemas às estradas que fazem parte das RTE;



85. Exorta a Comissão a definir normas comuns para os pneus dos veículos, nomeadamente no respeitante ao perfil e à pressão dos pneus, e a prever controlos nesse sentido; apoia a inclusão do controlo dos pneus na inspecção técnica regular dos veículos; apoia uma melhor aplicação das disposições aplicáveis aos pneus no quadro das operações de controlo do trânsito; exorta a Comissão a propor especificações para os sistemas de controlo da pressão dos pneus (TMPS), a fim de garantir a correcta utilização dos pneus, com vantagens para a segurança rodoviária e o ambiente;

**Promover a utilização de tecnologias modernas para veículos, infra-estruturas e serviços de emergência**

86. Solicita que as disposições relativas às informações sobre o estado das estradas, sobre os troços mais perigosos das estradas ou que apresentem características atípicas, em vigor nos diferentes Estados-Membros (por exemplo, em relação aos limites de velocidade vigentes e à taxa máxima autorizada de alcoolemia), sejam disponibilizadas aos utentes da estrada antes e durante a deslocação, por exemplo, através de sistemas inteligentes de gestão do tráfego; confia em que o potencial do sistema europeu de navegação por satélite "Galileo" seja plenamente explorado deste ponto de vista;
87. Exorta a Comissão a, até ao final de 2012, apresentar uma proposta legislativa acompanhada de um calendário e de um processo de aprovação pormenorizado, tendo em vista a instalação progressiva, primeiro nos veículos de aluguer, seguidamente nos veículos para uso profissional e, por fim, nos veículos particulares, de um sistema integrado de registo dos dados sobre acidentes, associado a um leitor normalizado, que memorize os dados pertinentes antes, durante e depois do acidente; assinala, neste contexto, a necessidade de protecção dos dados de carácter pessoal e de os dados guardados serem exclusivamente utilizados no quadro da investigação sobre acidentes;
88. Solicita à Comissão a elaboração de uma proposta sobre o equipamento dos veículos com "sistemas inteligentes de controlo automático de velocidade", que inclua o respectivo calendário, procedimentos de autorização e uma descrição das infra-estruturas rodoviárias necessárias;
89. Exorta a Comissão a apoiar acções que estimulem os consumidores a aceitarem tecnologias inovadoras no domínio da segurança dos veículos, muitas das quais não são obrigatórias, mas têm benefícios de segurança demonstráveis, quando compram os seus veículos; exorta as companhias de seguros a oferecerem mais vantagens quando os veículos estiverem equipados com os sistemas de segurança que comprovadamente evitem os acidentes ou reduzam as respectivas consequências;
90. Solicita à Comissão que leve a efeito um estudo sobre as novas tecnologias que contribuem para melhorar a segurança rodoviária, como por exemplo os sistemas de iluminação inovadores (como, por exemplo, os sistemas de iluminação frontal adaptáveis);
91. Exorta a Comissão a acelerar a sua avaliação e revisão da Directiva 2007/38/CE; solicita que se tenham em conta os avanços tecnológicos, equipando todos os veículos pesados com espelhos retrovisores especiais, câmaras/monitores ou outros instrumentos técnicos que eliminem o chamado "ângulo morto", de modo a evitar, sobretudo, os acidentes

- envolvendo ciclistas e peões que se encontram no ângulo morto do condutor;
92. Acolhe favoravelmente a abordagem da Comissão, nomeadamente consagrar uma particular atenção à melhoria da segurança dos motociclistas;
  93. Entende que a instalação progressiva e obrigatória de sistemas de travagem anti-bloqueio em todos os motociclos novos constitui uma medida importante para reduzir sensivelmente o número de acidentes graves envolvendo motociclos;
  94. Insta os Estados-Membros a diligenciarem para que os requisitos aplicados aos veículos comerciais sejam adaptados ao progresso tecnológico, por exemplo, dispositivos de alerta em caso de fadiga ou distração;
  95. Recomenda a instalação de sistemas de ar condicionado em todos os tipos de veículos pesados de transporte de longo curso recentes e nos tipos mais antigos, em função da viabilidade técnica; considera que estes sistemas também devem funcionar quando o motor está desligado, a fim de garantir um descanso adequado ao motorista no veículo; insta a Comissão Europeia a esclarecer a expressão "instalações de dormida adequadas" no contexto do artigo 8.º, n.º 8, do Regulamento n.º 561/2006;
  96. Congratula-se com o anúncio feito pela Comissão de acelerar a instalação do sistema "eCall" e insta a Comissão a estudar, no prazo de dois anos, a possibilidade de o alargar a outros veículos, como motociclos, veículos pesados de carga e autocarros, tendo particularmente em conta as necessidades específicas das pessoas portadoras de deficiência, vindo eventualmente a propor esta solução;
  97. Exorta a Comissão a elaborar medidas de apoio e protecção dos membros dos serviços de socorro em caso de acidente, como sejam a possibilidade de identificar ou obter no local informações sobre o tipo de motor do veículo, equipamento passivo de segurança, como airbags, ou o uso de determinados materiais, bem como todas as outras informações técnicas relevantes sobre cada modelo de automóvel, a fim de acelerar as operações de socorro;

### **Proteger os utentes da estrada mais vulneráveis**

98. Solicita que a protecção dos utentes da estrada vulneráveis, como sejam os motociclistas, os peões, os trabalhadores encarregados da manutenção das estradas, os ciclistas, as crianças, os idosos e as pessoas portadoras de deficiência, seja encarada em maior medida como parte integrante da segurança rodoviária, nomeadamente através da utilização de tecnologias inovadoras nos veículos e nas infra-estruturas; solicita que se dê maior atenção às necessidades dos idosos e das pessoas com mobilidade reduzida enquanto utentes da estrada; exorta, neste contexto, os Estados-Membros a desenvolverem programas de prevenção dos riscos de acidente associados a idades avançadas, para que os idosos continuem a ser utentes da estrada dinâmicos; recomenda o uso de barreiras de protecção rodoviária com uma superfície lisa e a introdução de faixas especiais para os utentes vulneráveis;
99. Convida a Comissão, os Estados-Membros e as autoridades locais a promoverem a instituição de "rotas seguras para a escola", a fim de aumentar a segurança das crianças;

refere que, para além da introdução de limites de velocidade e da criação de uma polícia de trânsito para as escolas, também é necessário assegurar a adequação dos veículos utilizados como autocarros escolares e a competência profissional dos condutores;

100.Exorta a Comissão e os Estados-Membros a apoiarem o ciclismo e a marcha como modos de transporte de direito próprio e parte integrante de todos os sistemas de transportes;

101.Exorta os Estados-Membros a:

- 1) tornarem obrigatório o transporte, no veículo, de coletes reflectores para todos os seus ocupantes e
- 2) encorajarem os ciclistas, sobretudo à noite e fora das zonas habitadas, a usarem capacete e colete reflector ou vestuário comparável, com vista a melhorar a sua visibilidade;

102.Exorta a Comissão a apresentar uma proposta que preveja os requisitos mínimos obrigatórios a cumprir pelos fabricantes de bicicletas no que respeita à iluminação e elementos reflectores;

103.Recomenda que as crianças até à idade de três anos sejam transportadas em cadeiras de criança viradas para a retaguarda;

104.Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. Contexto

Nos últimos anos, as estradas da Europa tornaram-se substancialmente mais seguras. Entre 2001 e 2009, o número de vítimas mortais registadas no tráfego rodoviário na UE registou uma redução de 36%. O Terceiro Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária 2001-2010 teve um contributo decisivo para esta evolução. Desde 2001, quase 80 000 vidas humanas puderam ser salvas graças a estes progressos que foram alcançados. Apesar de não ter sido alcançado o objectivo de reduzir para metade o número de vítimas mortais, estes números são, ainda assim, encorajadores. Haverá, sobretudo, que fazer deles um estímulo para mais iniciativas. Em 2009, morreram ainda 35 000 pessoas nas estradas da Europa, tendo 1,5 milhão sofrido ferimentos, frequentemente com incapacidades permanentes. Os custos sociais e económicos destes acidentes de viação são enormes (aprox. 130 mil milhões de euros em 2009). Acrescem ainda as perdas humanas, o luto dos familiares, o sofrimento dos feridos e os contratemplos dramáticos nas vidas de quem é afectado.

35 000 mortos em acidentes rodoviários – uma situação que corresponde à queda de cerca de 250 aviões comerciais de média dimensão cheios de passageiros. Um cenário inimaginável. Mas a sociedade continua ainda a aceitar, de um modo geral, esta situação ou a reprimi-la. A tragédia diária que se desenrola nas estradas da UE continua a passar largamente despercebida.

### 2. A comunicação da Comissão

Pouco antes do fim da vigência do Terceiro Programa de Acção, a Comissão apresentou uma comunicação, expondo os seus objectivos estratégicos até 2020.

O objectivo central da Comissão é conseguir novamente a redução para metade do número total de mortes na estrada na União Europeia até 2020 (ano de referência 2010).

Para alcançar esta meta, a Comissão estabeleceu sete objectivos estratégicos:

- Melhoria da educação rodoviária e da qualidade na obtenção da carta de condução e da formação proporcionada nas escolas de condução
- Melhor aplicação e cumprimento das regras de trânsito
- Infra-estruturas mais seguras
- Medidas melhoradas em matéria de segurança para veículos pesados de carga e para veículos ligeiros de passageiros
- Desenvolvimento de veículos inteligentes
- Acções de melhoria dos serviços de emergência e de prestação de socorro
- Protecção dos utentes da estrada que sejam mais vulneráveis, em especial dos motociclistas

Com as presentes linhas de orientação, a Comissão pretende expor um enquadramento geral de regulamentação, bem como objectivos segundo os quais as estratégias nacionais e locais deverão ser desenvolvidas. De acordo com o princípio da subsidiariedade, as diferentes medidas devem ser postas em prática no domínio mais adequado, de acordo com o princípio da responsabilidade repartida.

### **3. Pontos críticos e propostas de melhoramento**

#### **3.1 Melhor coordenação das medidas**

O relator apoia no essencial os objectivos preconizados pela Comissão, bem como as medidas delineadas. O mesmo se aplica ao entendimento da Comissão de que, para aumentar a segurança rodoviária, é necessária uma abordagem coerente, holística e integrada, que abranja todos os utentes da estrada e todas as partes envolvidas e tenha em conta as sinergias com outros objectivos políticos. Este ponto, contudo, tal como a inclusão dos interesses da segurança rodoviária em todas as áreas políticas relevantes e a eficaz conjugação dos níveis local, regional, nacional e europeu na preparação e implementação das medidas, requer um elevado nível de coordenação. Com as actuais estruturas a nível da UE, parece muito pouco provável que possa haver um desenvolvimento coerente desta abordagem integrada. Nesta perspectiva, o relator sugere a criação do cargo de Coordenador Europeu para a Segurança Rodoviária. Com o apoio da Comissão, esta entidade deve gerir as diversas abordagens e níveis de acção. O coordenador pode, em especial, prestar úteis serviços de mediação em termos de cooperação entre os diferentes níveis.

#### **3.2 A "visão zero"**

Apoia-se expressamente o objectivo de reduzir para metade as mortes na estrada até 2020. No entanto, apesar desta redução, em 2020 haverá ainda 15 000 pessoas que serão vítimas de acidentes de viação. O preço a pagar pela mobilidade dos cidadãos da UE seria, assim, assustadoramente elevado. Uma pessoa que morre ou fica ferida num acidente de viação é sempre demais. Embora não exista uma segurança absoluta a este respeito, o objectivo da simples redução para metade das mortes na estrada, por muito ambicioso que possa parecer, é questionável sob o ponto de vista ético. Nesta perspectiva, a Comissão deve, finalmente, acolher a solicitação do Parlamento Europeu e adoptar como objectivo a longo prazo a redução para zero das mortes na estrada ("visão zero"), tal como diversos Estados já praticam a nível nacional. A UE tem de começar a concretizar essa visão, elaborando uma estratégia que ultrapasse o horizonte temporal dos dez anos.

#### **3.3 Objectivos ambiciosos e medidas concretas**

Dentro do horizonte temporal da presente comunicação, a UE necessita adicionalmente de um pacote de medidas muito mais concretas, com vista a conseguir alcançar o objectivo ambicioso de uma redução de 50% das mortes na estrada. E isto sobretudo porque, mesmo com êxitos crescentes, se torna cada vez mais difícil conseguir uma redução adicional do número de mortes em acidentes rodoviários. Perante este cenário, muitas medidas anunciadas pela Comissão permanecem demasiado vagas, com pouca ambição e aquém dos desafios que

se perfilam.

É lamentável que a Comissão, antes de expirar o Terceiro Programa de Acção Europeu para a Segurança Rodoviária, não tenha aproveitado para apresentar o projecto de um novo programa de acção. Em vez disso, apresentou uma comunicação estratégica, muito mais fraca nos seus efeitos. É insuficiente um tal enquadramento de referência. Assim sendo, a Comissão deve prosseguir, até ao final de 2011, o desenvolvimento das abordagens propostas com vista à obtenção de um programa de acção válido e contendo um inventário de medidas específicas, claramente calendarizadas e dotadas de mecanismos de monitorização com vista à realização regular de controlos de desempenho e de avaliações intercalares.

Além destes aspectos, deveriam, ao nível da UE, ser estabelecidos objectivos claros e mensuráveis para o período até 2020: diminuição do número das seguintes situações no tráfego rodoviário

- *vítimas mortais entre as crianças até aos 14 anos, numa percentagem de 60%, bem como*
- *feridos graves em perigo de vida, numa percentagem de 40%.*

Para este último objectivo é necessária uma definição harmonizada à escala europeia. Uma categoria poderia ser constituída, por exemplo, pelo grupo dos feridos graves em risco de vida, para os quais, caracteristicamente, existe a obrigatoriedade de um tratamento médico intensivo após a ocorrência do acidente. É necessário estabelecer um prazo concreto para o desenvolvimento desta definição.

### **3.4. Melhoria dos indicadores e dos dados com vista à segurança rodoviária**

São indispensáveis comparações entre países, assim como a avaliação dos progressos obtidos ou da eficiência das várias medidas no domínio da segurança rodoviária.

Estes estudos apenas são possíveis mediante a existência de dados comparáveis de elevada qualidade provenientes de todos os Estados-Membros, bem como de mecanismos de avaliação adequados. Apesar dos progressos consideráveis, existe necessidade de introduzir melhorias neste domínio. Houve sempre numerosos projectos de investigação financiados pela UE que desempenharam um papel no desenvolvimento de conjuntos de indicadores melhorados (por exemplo, o "SafetyNet"). Os resultados destes projectos de investigação devem ser utilizados para obter melhores e mais vastos conjuntos de dados, com vista a proporcionar uma visão mais aprofundada dos efeitos e modos de funcionamento das medidas.

Existe uma enorme falta de dados comparáveis, sobretudo no domínio da análise das causas das lesões corporais e da ocorrência dos acidentes. Com a maior brevidade possível, a UE deve dar o impulso à criação de um serviço de estatísticas harmonizadas de acidentes à escala da UE. Inclui-se aqui o desenvolvimento de uma análise harmonizada de acidentes, efectuada por meio de um impresso normalizado, bem como uma investigação detalhada do acidente, financiada pela UE, em espaços de trânsito representativos de todos os Estados-Membros, numa perspectiva de obter ainda melhores resultados. As experiências de que cada Estado-Membro dispõe podem igualmente ser utilizadas para este fim.

Além disso, os dados obtidos por todos os Estados-Membros devem ser apresentados de forma compreensível a uma entidade central, preservando um elevado nível de protecção de dados pessoais, para virem a ser amplamente disponibilizados publicamente.

### **3.5. Objectivos nacionais e à escala da UE**

Objectivos claros e quantificáveis podem igualmente fornecer incentivo e motivação adicionais para a melhoria da segurança rodoviária – em especial quando existem dados harmonizados que permitem comparar o desempenho dos vários Estados-Membros e avaliar as respectivas políticas nacionais, permitindo igualmente a sua divulgação pública. Neste contexto, a UE pode introduzir a obrigatoriedade de cada Estado-Membro elaborar planos nacionais de segurança rodoviária, de acordo com linhas de orientação comuns e harmonizadas, procedendo à sua publicação. De acordo com o princípio da subsidiariedade, estes planos, sob a forma de objectivos e medidas nacionais, devem ser manter-se amplamente dentro das competências de cada Estado-Membro.

#### **Comportamento no tráfego rodoviário**

Os cidadãos da UE têm o direito a usufruir de elevados níveis de segurança rodoviária. A política tem de dar o seu contributo para esse efeito, especialmente ao fazer aplicar as regras de trânsito.

Simultaneamente, existe a obrigação de cada utente da estrada dar o seu contributo pessoal para um tráfego rodoviário seguro. Todos podem colaborar. Nesta perspectiva, as medidas tendentes a melhorar o comportamento rodoviário são da maior importância.

Neste ponto, incluem-se medidas para melhorar a formação dos alunos das escolas de condução, como a condução acompanhada a partir dos 17 anos, actualmente posta em prática com êxito na Alemanha, ou a introdução de um modelo em várias fases para a obtenção da carta de condução, no qual se encontram previstos módulos práticos de ensino da condução, inclusive após a obtenção da carta de condução. O conceito da aprendizagem ao longo da vida deveria ser mais intensamente aplicado no tráfego rodoviário. Apenas um utente da estrada que procede continuamente à sua formação estará em condições de, no futuro, responder às situações ocasionadas pelas novas funções das viaturas e pela maior complexidade das situações do tráfego. De igual modo, os conhecimentos de primeiros socorros, adquiridos aquando da obtenção da carta, devem passar, no futuro, a ser objecto de acções regulares de actualização e reciclagem.

Está igualmente em causa a concretização de medidas psicológicas aplicadas ao tráfego, com vista a uma modificação duradoura do comportamento dos utentes da estrada que revelem um comportamento mais notório, podendo tais medidas incluir a introdução com carácter corrente de um sistema harmonizado de pontos.

Acresce o facto de a UE possuir uma muito louvável Carta Europeia da Segurança Rodoviária, que já regista muitas adesões em regime de compromisso voluntário. As estruturas comunicacionais entre as partes interessadas, obtidas através desta Carta, devem ser alargadas e reforçadas, com vista à utilização em campanhas de segurança rodoviária à escala da UE.

### **3.7 Medidas específicas:**

Na sequência de repetidos pedidos do Parlamento Europeu, o relator propõe uma série de medidas complementares com vista a continuar a fazer progredir a segurança rodoviária na UE. Devido aos requisitos em matéria de tradução por parte do Parlamento Europeu, a extensão do projecto deste relatório de iniciativa foi limitada. Nesta perspectiva, não foi possível incluir todas as propostas. Assim sendo, o relator reserva-se o direito de, no decurso do processo, propor alterações complementares, particularmente focalizadas nos seguintes aspectos:

- Pressão de pneus / obrigatoriedade de colocação de pneus de Inverno
- Disponibilização de informações relevantes sobre acções de resgate aos socorristas e profissionais de salvamento
- Medidas com vista à formação e reciclagem dos utentes da estrada
- Campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária
- Medidas com vista à protecção de utentes da estrada com características de vulnerabilidade
- Medidas de carácter técnico em veículos ligeiros de passageiros e comerciais
- Sistemas anti-bloqueio para motociclistas
- Avisador de cansaço
- Coletes reflectores para uso nocturno fora de zonas edificadas
- Taxa de alcoolemia harmonizada
- "Pedelegs"



## RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

<b>Data de aprovação</b>	21.6.2011
<b>Resultado da votação final</b>	+ :            31 - :            6 0 :            3
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Jim Higgins, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada e Roberts Zīle.
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Jelko Kacin, Dominique Riquet e Laurence J.A.J. Stassen.