



TRANSPORTES RODOVIÁRIOS: DISPOSIÇÕES EM MATÉRIA DE TRÁFEGO E SEGURANÇA

Um dos objetivos da UE para a década de 2010 a 2020 foi a criação de um espaço europeu de segurança rodoviária. Embora a competência neste domínio esteja principalmente reservada às autoridades nacionais, as medidas da UE incidem sobre as condições dos veículos, o transporte de mercadorias perigosas e a segurança das redes rodoviárias.

BASE JURÍDICA E OBJETIVOS

O título VI do Tratado de Lisboa e, nomeadamente, o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) constituem a base jurídica para a criação deste espaço de segurança rodoviária, cujo objetivo é melhorar a segurança rodoviária e contribuir para uma mobilidade sustentável. Em 2010, a União Europeia renovou o seu compromisso no sentido de melhorar a segurança rodoviária, fixando o objetivo de reduzir o número de mortes na estrada em 50 % até 2020, em comparação com os níveis de 2010. A fim de atingir a meta da UE para 2020, era necessária uma redução anual de 6,7 % ao longo do período 2010-2020. No entanto, desde 2010, as mortes em acidentes de viação na UE diminuíram 19 %, o que corresponde a uma redução média anual de apenas 3,4 %. Dado que o número de mortes não tem sido reduzido ao ritmo necessário, eram necessárias diminuições anuais de 11,4 %, entre 2017 e 2020, para manter a UE no bom caminho. De acordo com o [relatório de 2018](#) do Conselho Europeu de Segurança dos Transportes (CEST), registaram-se 25 249 mortes nas estradas da UE em 2017 (menos 477 do que em 2016, o que representa uma diminuição de apenas 2 %).

RESULTADOS

A. Considerações gerais

Em junho de 2013, a Comissão publicou o terceiro Programa de Ação Europeu para a Segurança Rodoviária 2003-2010 com o objetivo de reduzir para metade o número de mortes na estrada nos Estados-Membros até ao final de 2010. Embora este objetivo não tenha sido atingido no prazo previsto, o programa teve um balanço positivo em termos de redução do número de vítimas dos acidentes de viação, como salienta a Comunicação da Comissão, de 20 de julho de 2010, intitulada «[Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020](#)» (COM(2010)0389),



No seu Livro Branco de 2011 intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» ([COM\(2011\)0144](#)), publicado em 28 de março de 2011, a Comissão alterou para 2020 a data prevista para reduzir em 50 % o número de mortes na estrada. Além disso, fixou em 2050 a data para se aproximar do objetivo final de «zero mortes». Nas suas orientações políticas, a Comissão define igualmente sete objetivos para os quais prevê a adoção de medidas a nível nacional e da UE em consonância com os princípios da responsabilidade partilhada e da subsidiariedade. Esses objetivos incluem: a melhoria da educação e formação dos utentes das estradas, assim como o reforço da aplicação da regulamentação rodoviária; a melhoria da segurança tanto das infraestruturas rodoviárias como dos veículos; a promoção do uso dos sistemas de transporte inteligentes, por exemplo, através do sistema de chamada de emergência a bordo dos veículos («eCall»); a melhoria dos serviços de emergência e da assistência aos feridos; a proteção dos utentes vulneráveis, como sejam os peões e os ciclistas.

B. Estado técnico dos veículos

Em 2014, a UE adotou um novo pacote de medidas legislativas, referidas como o pacote «Inspeção Técnica Automóvel». As três diretivas que compõem este pacote são a [Diretiva 2014/45/UE](#) relativa à inspeção técnica periódica, a [Diretiva 2014/47/UE](#) relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais e a [Diretiva 2014/46/UE](#) relativa aos documentos de matrícula dos veículos.

No que respeita ao uso obrigatório de cintos de segurança nos veículos com menos de 3,5 toneladas, a [Diretiva 2003/20/CE](#), de 8 de abril de 2003, prevê a utilização obrigatória de dispositivos de retenção para crianças e de cintos de segurança para todos os ocupantes sentados nos autocarros que estejam devidamente equipados (excetuando as derrogações relativas ao transporte local em zonas urbanas).

A [Diretiva 92/6/CEE](#), de 10 de fevereiro de 1992, estabeleceu a instalação obrigatória de dispositivos de limitação de velocidade nos veículos a motor com mais de 3,5 toneladas. A [Diretiva 2002/85/CE](#), de 5 de novembro de 2002, alargou a obrigação de utilizar dispositivos de limitação de velocidade a todos os veículos de mercadorias e veículos de passageiros com um peso compreendido entre 3,5 e 12 toneladas, com mais de oito lugares sentados (excluindo o do condutor).

No que se refere a sistemas de segurança ativa, o [Regulamento \(CE\) n.º 78/2009](#), de 14 de janeiro de 2009, relativo à homologação de veículos a motor no que diz respeito à proteção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada, prevê determinadas exigências relativas à construção e ao funcionamento dos sistemas de proteção frontal, em caso de colisão frontal com outro veículo. Estipula a possibilidade de a tecnologia suscetível de contribuir para evitar colisões com ciclistas e peões não ser sujeita às referidas exigências. Estabelece igualmente a instalação de um sistema de assistência à travagem (SAT) homologado.

Por último, a segurança dos utentes da estrada foi melhorada através da redução do «ângulo morto». A [Diretiva 2003/97/CE](#), de 10 de novembro de 2003, prescreve espelhos retrovisores suplementares «sem ângulo morto» para os novos veículos pesados de mercadorias que entram em serviço na UE (de grande ângulo, de arrumação e antevisores). A [Diretiva 2007/38/CE](#), de 11 de julho de 2007, prevê que o



parque automóvel existente seja igualmente equipado com dispositivos desse género. O [Regulamento \(CE\) n.º 661/2009](#), de 13 de julho de 2009, que revoga a [Diretiva 2003/97/CE](#), entrou em vigor em 1 de novembro de 2014 e torna obrigatórios para os veículos matriculados fora da União os mesmos tipos de retrovisores. Em 2011, a Comissão encomendou um estudo sobre os acidentes relacionados com o ângulo morto e, em junho de 2012, apresentou o relatório sobre a execução da [Diretiva 2007/38/CE](#). O relatório salienta designadamente que os acidentes que envolvem veículos pesados continuam a provocar mais de 1200 vítimas mortais por ano, pelo que é imperativo prosseguir os esforços de prevenção desse tipo de acidentes.

C. Transporte de mercadorias perigosas

A [Diretiva 94/55/CE](#), de 21 de novembro de 1994, alargou as regras previstas no Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada (ADR) ao domínio do transporte interno. A [Diretiva 2008/68/CE](#), de 24 de setembro de 2008, estabeleceu um regime comum para todas as vertentes dos transportes internos de mercadorias perigosas no âmbito da UE, não apenas rodoviários, mas também ferroviários e por via navegável. O seu conteúdo foi atualizado pela [Diretiva 2012/45/UE](#) da Comissão, de 3 de dezembro de 2012, à luz da última versão do ADR, que é objeto de atualização de dois em dois anos. O ADR foi recentemente alterado pela [Decisão \(UE\) 2018/1485](#) do Conselho.

D. Sistemas de transporte inteligentes (STI) e iniciativa «eSafety».

A Comissão lançou, em 16 de dezembro de 2008, um plano de ação para a implantação de STI no domínio dos transportes rodoviários. Esta plano de ação tem por base uma série de iniciativas (por exemplo, o programa eSafety, lançado em 2006) e estabelece ações prioritárias. Na mesma perspetiva, a [Diretiva 2010/40/UE](#), de 7 de julho de 2010, relativa aos STI no transporte rodoviário, destina-se a garantir uma implantação coordenada e coerente de serviços de STI interoperáveis na União Europeia. Os STI abrangem, por exemplo, a adaptação automática da velocidade, os equipamentos para manter o veículo na faixa de rodagem, os sistemas de prevenção de colisão ou os sistemas de chamada de emergência automática em caso de acidente. O Fórum de Segurança Eletrónica (eSafety), criado pela Comissão em 2003, e rebatizado de iMobility desde 2011, é uma plataforma conjunta destinada a todos os interessados em segurança rodoviária para promover e acompanhar o cumprimento das recomendações em matéria de segurança eletrónica e apoiar a implantação e utilização de sistemas de segurança automóvel.

Na sequência da [Decisão n.º 585/2014/UE](#), de 15 de maio de 2014, relativa à implantação do serviço interoperável de chamadas de urgência a nível da UE (eCall), os Estados-Membros têm a obrigação de criar as infraestruturas dos pontos de atendimento da segurança pública (PSAP) necessárias para tratar as chamadas eCall o mais tardar em 1 de outubro de 2017.

Em novembro de 2016, a Comissão publicou uma comunicação intitulada «Uma estratégia europeia relativa aos sistemas cooperativos de transporte inteligentes, uma etapa rumo a uma mobilidade cooperativa, conectada e automatizada» ([COM\(2016\)0766](#)). A Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento respondeu elaborando um [relatório de iniciativa](#) sobre o tema, que foi



aprovado na sessão plenária de 13 de março de 2018. Em março de 2019, a Comissão apresentou um regulamento delegado que complementa a Diretiva 2010/40/UE ([C\(2019\)1789](#)). Embora o Parlamento não se tenha oposto ao regulamento, o Conselho fê-lo e o ato delegado acabou por ser rejeitado. O procedimento está agora concluído ([2019/2651\(DEA\)](#)).

E. Segurança das infraestruturas rodoviárias

A [Diretiva 2004/54/CE](#), de 29 de abril de 2004, estabelece os requisitos mínimos de segurança para os túneis da Rede Rodoviária Transeuropeia. Prevê que todos os túneis em serviço, em construção ou em projeto com um comprimento superior a 500 metros sejam submetidos a novas disposições de segurança harmonizadas. Tendo em conta os acidentes mais frequentes, entre eles os incêndios, essas disposições dizem respeito a aspetos organizacionais, estruturais, técnicos e operacionais do funcionamento dos túneis em causa. A [Diretiva 2008/96/CE](#), de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária, visa garantir que a segurança rodoviária seja incluída, sob a forma de avaliação dos impactos, em todas as fases de construção, exploração ou alteração substancial das estradas. Neste sentido, estabelece auditorias de segurança sistemáticas para os projetos de infraestrutura. A diretiva prevê igualmente disposições quanto às inspeções de segurança nas estradas em serviço e a identificação de troços de estrada de elevada sinistralidade. Em 2018, a Comissão apresentou a sua proposta ([COM\(2018\) 274](#)) de alteração da diretiva com vista a reduzir o número de mortos e feridos graves nas redes rodoviárias da UE, melhorando o desempenho da infraestrutura rodoviária em termos de segurança. O Parlamento adotou a sua posição em primeira leitura em abril de 2019 e o Conselho aprovou o ato em outubro de 2019. O [ato final](#) foi publicado no Jornal Oficial em 26 de novembro de 2019.

F. Estatística e prevenção de acidentes relacionados com a condução sob o efeito de álcool

Tendo em conta a [Decisão 93/704/CE do Conselho](#), o banco de dados CARE relativo aos acidentes de circulação rodoviária de que resultem mortes ou lesões corporais foi criado no intuito de compilar dados baseados em estatísticas nacionais e de garantir a sua divulgação através do Observatório Europeu da Segurança Rodoviária (ERSO). No âmbito da política da União destinada a melhorar o comportamento na estrada, a Comissão estipula que os Estados-Membros devem adotar um sistema de despistagem aleatória através de testes do ar expirado e impôs níveis máximos de álcool no sangue permitidos. As pessoas suspeitas de conduzirem sob influência do álcool são objeto de testes de alcoolemia aleatórios ([recomendações da Comissão 2001/115/CE](#), de 17 de janeiro de 2001, e [2004/345/CE](#), de 6 de abril de 2004). Com vista a reforçar a segurança rodoviária, a Comissão propôs um código harmonizado relativo aos dispositivos de bloqueio da ignição em caso de ingestão de álcool que vários Estados-Membros adotaram (ver [Diretiva \(UE\) 2015/653](#), de 24 de abril de 2015, que altera a [Diretiva 2006/126/CE](#) relativa à carta de condução).

G. Medidas coercivas transfronteiriças relativas às infrações à segurança rodoviária

A [Diretiva \(UE\) 2015/413](#), de 11 de março de 2015, sobre o intercâmbio transfronteiriço de informações relativas a infrações às regras de trânsito relacionadas com a



segurança rodoviária foi adotada com base no artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do TFUE (transportes). Esta diretiva substitui a [Diretiva 2011/82/UE](#) (anulada pelo Tribunal de Justiça pelo seu acórdão de 6 de maio de 2014). O objetivo continua a ser o mesmo: pôr termo ao anonimato dos condutores não residentes e reprimir as infrações rodoviárias cometidas num Estado-Membro diferente daquele em que o veículo foi matriculado. Cada Estado-Membro pode aceder aos dados nacionais do registo de matrícula de veículos dos restantes Estados-Membros graças a um procedimento de troca de informações entre os «pontos de contacto nacionais». Na prática, compete ao Estado-Membro onde a infração foi cometida decidir se instaura ou não um processo. O presumível infrator pode, assim, ser contactado através de um modelo de carta de notificação, a fim de ser informado sobre o teor da infração, o montante da multa aplicável, as opções de pagamento e as vias de recurso. Ao mesmo tempo que protege os dados pessoais, a diretiva garante que os condutores não residentes sejam sistematicamente punidos por infrações graves em matéria de segurança rodoviária.

O PAPEL DO PARLAMENTO EUROPEU

O Parlamento aprovou várias resoluções que salientam a importância da segurança rodoviária. Quando, em 2005, apoiou o terceiro programa de ação da Comissão (20032010), já havia solicitado a elaboração de um [plano a longo prazo](#) para além de 2010, que definisse medidas no sentido de evitar todas as mortes nas estradas («visão zero»). Na sua [resolução](#), de 27 de setembro de 2011, sobre a política europeia de segurança rodoviária de 2011 a 2020, o Parlamento solicitou novamente à Comissão que fixasse como objetivo de longo prazo prevenir a existência de vítimas mortais de acidentes de viação, tendo, porém, associado este objetivo à utilização sistemática de tecnologia nos veículos rodoviários e ao desenvolvimento de redes adequadas de STI. Por outro lado, o Parlamento, na sua [resolução](#), de 6 de julho de 2010, sobre um futuro sustentável para os transportes, solicitou à Comissão um estudo que reunisse as melhores práticas dos Estados-Membros sobre o impacto dos dispositivos de limitação da velocidade e manifestou a sua preocupação com a segurança dos trabalhadores do setor dos transportes. O Parlamento preconizou ainda uma definição uniformizada dos termos da segurança rodoviária, de modo a melhorar a investigação em matéria de acidentes e garantir, assim, uma comparabilidade dos resultados. O documento de trabalho sobre as vítimas de ferimentos graves nas estradas, publicado pela Comissão em 19 de março de 2013, deu resposta, em parte, ao pedido do Parlamento de alargamento da estratégia no domínio dos acidentes rodoviários. Previa, entre outros, o objetivo de reduzir o número de vítimas de ferimentos graves a nível da União (para o período de 2015 a 2020), salientando que se encontrava operacional, em toda a União, desde 2012, um sistema para definir ferimentos graves. A Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN), em conjunto com a Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores, apresentou um relatório de iniciativa intitulado «Salvar vidas: reforçar a segurança dos veículos na UE», que foi posteriormente adotado sob a forma de resolução do Parlamento Europeu em 14 de novembro de 2017. Baseou-se no relatório da Comissão ([COM\(2016\)0787](#)).

Em 11 de março de 2014, o Parlamento aprovou uma posição em primeira leitura sobre as normas comuns mínimas das inspeções técnicas periódicas de veículos,



os documentos de matrícula e os controlos de estrada dos veículos comerciais. O texto final ([Diretiva 2014/45/UE](#)) contribuiu para melhorar a segurança rodoviária e o reconhecimento transfronteiras dos certificados de inspeção técnica válidos. Em 27 de fevereiro de 2017, a Comissão TRAN examinou o trabalho da Comissão sobre a inspeção técnica dos veículos a motor e, em 20 de junho de 2017, debateu igualmente o relatório da Comissão ([COM\(2017\) 099](#)) sobre a aplicação da [Diretiva 2000/30/CE](#) relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na Comunidade (período de referência 2013-2014). O debate no quadro da Comissão TRAN incidiu sobre a fraude com tacógrafos e a manipulação da contagem dos conta-quilómetros, na medida em que representa um enorme risco para a segurança e os direitos dos consumidores. A Comissão referiu que estava a avaliar as opções em termos de registo dos conta-quilómetros, direito penal e intercâmbio transfronteiras de informações. Entretanto, em 31 de maio de 2018, o Parlamento aprovou um relatório de iniciativa legislativa intitulado «[Manipulação do conta-quilómetros em veículos motorizados: revisão do quadro jurídico da UE](#)». Além disso, o departamento temático pertinente do Parlamento encomendou um estudo sobre o mesmo tema, intitulado «[Odometer tampering: measures to prevent it](#)» (Intervenção abusiva nos conta-quilómetros — Medidas de prevenção), publicado em novembro de 2017. Como parte da sua agenda legislativa «A Europa em Movimento», a Comissão pretende alterar o [Regulamento \(UE\) n.º 165/2014](#) por meio da proposta publicada em 31 de maio de 2017 ([COM\(2017\)0277](#)) de um regulamento que altera o [Regulamento \(CE\) n.º 561/2006](#) no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos. O Parlamento adotou a sua posição em primeira leitura em abril de 2019 e o processo de codecisão está em curso ([2017/0122 \(COD\)](#)).

Esteban Coito
03/2020

