PARLAMENTO EUROPEU

1999 *2004*

Documento de sessão

FINAL
A5-0381/2000

7 de Dezembro de 2000

RELATÓRIO

sobre a Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões intitulada "Prioridades na Segurança rodoviária nas UE – relatório de progresso e classificação de acções"
(COM(2000) 125 – C5-0248/2000 – 2000/2136(COS))

Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo

Relatora: Ewa Hedkvist Petersen

ÍNDICE

Página

PÁGINA REGULAMENTAR 4

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO 6

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS 13

PÁGINA REGULAMENTAR

Por carta de 20 de Março de 2000, a Comissão transmitiu ao Parlamento a sua Comunicação ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões intitulada "Prioridades na Segurança rodoviária nas UE – relatório de progresso e classificação de acções" (COM(2000) 125 – 2000/2136(COS)).

Na sessão de 13 de Junho de 2000, a Presidente do Parlamento comunicou o envio da referida comunicação à Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo (C5-0248/2000).

Na sua reunião de 19 de Abril de 2000, a Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo designou relatora Ewa Hedkvist Petersen

Nas suas reuniões de 13 de Setembro, 11 de Outubro e 5 de Dezembro de 2000, a comissão procedeu à apreciação da referida comunicação e do projecto de relatório.

Na última reunião, a comissão aprovou a proposta de resolução por 31 votos a favor, 4 votos contra e 17 abstenções.

Encontravam-se presentes no momento da votação: Konstantinos Hatzidakis, presidente, Emmanouil Mastorakis, Rijk van Dam e Helmuth Markov (vice-presidentes), Ewa Hedkvist Petersen (relatora), Sir Robert Atkins, Emmanouil Bakopoulos, Carlos Bautista Ojeda (em substituição de Camilo Nogueira Román, nos termos do nº 2 do artigo 153º do Regimento), Rolf Berend, Theodorus J.J.Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Martin Callanan, Felipe Camisón Asensio, Alejandro Cercas Alonso (em substituição de Giovanni Claudio Fava, nos termos do nº 2 do artigo 153º do Regimento), Carmen Cerdeira Morterero, Luigi Cesaro, Proinsias De Rossa (em substituição de Danielle Darras, nos termos do nº 2 do artigo 153º do Regimento), Francis F.M.Decourrière, Garrelt Duin, Alain Esclopé, Harald Ettl (em substituição de John Hume nos termos do nº 2 do artigo 153º do Regimento), Jacqueline Foster (em substituição de Giorgio Lisi), Mathieu J.H. Grosch, Catherine Guy-Quint (em substituição de Mark Francis Watts, nos termos do nº 2 do artigo 153º do Regimento), Mary Honeyball, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (em substituição de Francesco Musotto), Dieter-Lebrecht Koch, Sérgio Marques, Hugues Martin (em substituição de Juan Ojeda Sanz), Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, James Nicholson (em substituição de Carlos Ripoll i Martínez Bedoya), Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H.Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Reinhard Rack, Isidoro Sánchez García, Marieke Sanders-ten Holte (em substituição de Elspeth Attwooll), Agnes Schierhuber (em substituição de Ingo Schmitt), Brian Simpson, Renate Sommer, Per Stenmarck (em substituição de Dana Rosemary Scallon), Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ioannis Theonas (em substituição de Alonso José Puerta), Gary Titley (em substituição de Demetrio Volcic, nos termos do nº 2 do artigo 153º do Regimento), Johan Van Hecke (em substituição de Ari Vatanen), Diana Paulette Wallis (em substituição de Paolo Costa) e Jan Marinus Wiersma (em substituição de Gilles Savary).

O relatório foi entregue em 7 de Dezembro de 2000.

O prazo para a entrega de alterações ao presente relatório constará do projecto de ordem do dia do período de sessões em que for apreciado.

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

Resolução do Parlamento Europeu sobre a Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões sobre "Prioridades na Segurança rodoviária nas UE – relatório de progresso e classificação de acções" (COM(2000) 125 – C5-0248/2000 – 2000/2136(COS))

O Parlamento Europeu,

– Tendo em conta a Comunicação da Comissão (COM(2000) 125 – C5-0248/2000[1]),

– Tendo em conta a proposta da Comissão de uma directiva do Conselho sobre o índice máximo de alcoolemia dos condutores de veículos COM((1988) 707[2]),

– Tendo em conta as suas anteriores resoluções sobre a segurança rodoviária e, em particular, a sua resolução de 11 de Março de 1988 sobre "Promoção da segurança rodoviária na UE – programa para 1997-2001"[3]),

– Tendo em conta a resolução do Conselho, de 26 de Junho de 2000, sobre a melhoria da segurança rodoviária,

– Tendo em conta o nº 1 do artigo 47º do seu Regimento,

– Tendo em conta o relatório da Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo (A5-0381/2000),

A. Considerando que 95% dos acidentes de trânsito ocorrem nas estradas; que em resultado desses acidentes, anualmente, na União Europeia, mais de 42 000 pessoas perdem a vida e mais de 1,7 milhões de pessoas ficam feridas, das quais vários milhares com graves deficiências, que esta situação é totalmente inaceitável e que é imperioso tentar sustê-la,

B. Considerando que a falta de segurança nas estradas deve ser considerada um dos mais importantes problemas de saúde pública, dado o número de mortos e feridos resultante de acidentes rodoviários, os quais causam graves danos físicos, psicológicos e materiais às vítimas e suas famílias, bem como à sociedade em geral,

C. Considerando que o número de acidentes graves e mortais diminuiu na última década na UE, mas que essa tendência parece conhecer um retrocesso; que se prevê, além disso, um aumento significativo do tráfego rodoviário nos próximos anos, o que constitui uma razão para intensificar as acções,

D. Considerando que os acidentes rodoviários são a causa mais comum de morte entre crianças e jovens, e, aliás, entre todos os cidadãos da UE com menos de 45 anos, o que

[1] JO ainda não publicado.
[2] JO C 25, de 31.01.1989, p. 9
[3] JO C 104, de 06.04.1998, p. 139

causa efeitos devastadores não só nas famílias, mas também na sociedade em geral,

E. Considerando que os grupos mais vulneráveis de utilizadores das estradas, designadamente os jovens e os idosos, os peões e os ciclistas, bem como os motociclistas, correm maiores riscos*;* que a separação do tráfego motorizado, por um lado, e o dos peões e ciclistas, por outro, reduz os riscos de acidente,

F. Considerando que os principais problemas em que se devem centrar as estratégias para a segurança rodoviária são comuns a todos os Estados-Membros; que existem, entre estes, diferenças importantes no que respeita ao número de mortes nas estradas e que, por conseguinte, é possível alcançar melhorias consideráveis caso se prossiga o objectivo de reduzir gradualmente as disparidades existentes, procurando atingir o nível dos países com melhores resultados; considerando que há diferenças significativas, no que se refere ao índice de acidentes mortais, entre os transportes rodoviários e outros meios de transporte e que o sector dos transportes rodoviários deve aproximar-se do mesmo nível de segurança dos outros meios de transporte,

G. Considerando que a UE tem a obrigação, prevista explicitamente no Tratado, de actuar com competências exclusivas no domínio da segurança rodoviária a fim de assegurar que as normas técnicas relativas aos automóveis e aos motociclos tenham um nível de protecção elevado (artigo 95º); que tem competências para intervir em qualquer outro domínio da segurança rodoviária em que o contributo da UE possa constituir um valor acrescentado em relação aos esforços dos Estados-Membros (artigo 71º) e que, desde os anos oitenta, tem competências em diversas áreas, como o uso do cinto de segurança e a emissão de cartas de condução,

H. Considerando que a adopção, por parte da UE, de medidas destinadas a reforçar a segurança dos transportes constitui um objectivo expresso da política comum de transportes e deve, enquanto elemento integrante da política de transportes, ser incorporado na política comum sobre mobilidade sustentável,

I. Considerando que, segundo as estimativas mais precisas, os custos socioeconómicos totais dos acidentes rodoviários na UE (incluindo estimativas dos acidentes não mortais não declarados) ultrapassam 160 mil milhões de euros anuais, quase 2% do PIB; considerando que o cálculo do custo económico dos acidentes mortais e danos correlativos revela que os custos de prevenção de acidentes são muito inferiores aos custos dos acidentes e que, por conseguinte, se justifica plenamente a atribuição de recursos adicionais, tanto em termos de pessoal como de orçamento, a nível local, nacional e comunitário,

J. Considerando que esta política pode exigir investimentos importantes na planificação e construção de um sistema seguro de trânsito, mas que é possível aplicar rapidamente medidas de engenharia rodoviária de baixo custo, tais como barreiras de protecção seguras que, tal como a elaboração e promoção de orientações técnicas comunitárias baseadas nas melhores práticas, podem melhorar de forma significativa a segurança do tráfego,

K. Considerando que os acidentes rodoviários são o resultado de falhas no sistema de trânsito no seu conjunto; que a concepção de um tal sistema deve ter em conta as necessidades, os erros e os pontos vulneráveis dos utentes das estradas e das infra-estruturas pelas quais são

responsáveis aqueles que as projectam,

L. Considerando que a melhoria da segurança rodoviária é uma responsabilidade que partilham a UE e as autoridades nacionais, regionais e locais responsáveis pela concepção, funcionamento e utilização dos sistemas de trânsito; que a indústria de veículos motorizados, as empresas de transportes e as companhias de seguros e, em particular, os próprios utentes da estrada também têm uma responsabilidade especial na melhoria da segurança rodoviária,

M. Considerando que uma política eficaz de segurança rodoviária exige uma liderança política forte a todos os níveis, desde o nível local ao nível comunitário,

N. Considerando que os efeitos nefastos da velocidade excessiva e inadequada na segurança rodoviária são universalmente reconhecidos,

O. Considerando que o álcool é a causa, de pelo menos, 20% das lesões graves e mortais dos acidentes de trânsito que matam por ano 9 000 pessoas na UE,

P. Considerando que é um facto comprovado que o consumo de medicamentos e de drogas, tal como o consumo de álcool, é responsável por numerosos acidentes,

Q. Considerando que a adopção de medidas eficazes em matéria de segurança dos veículos, bem como a construção de veículos com um perfil dianteiro menos agressivo para os peões e ciclistas, deveriam constituir uma prioridade da União Europeia, já que se trata de um domínio da sua competência exclusiva e pode produzir enormes benefícios em termos de redução da sinistralidade em cada um dos Estados-Membros,

R. Considerando que uma planificação estratégica da segurança rodoviária, com objectivos quantificados, é essencial para se lograr uma maior sensibilização política e proporcionar um ponto de referência para a adopção de medidas eficazes por parte dos responsáveis; e que as razões que militam a favor de objectivos quantificados são as mesmas a nível da UE e a nível nacional, regional ou local,

S. Considerando que, não obstante o primeiro e segundo programas de acção tenham dado lugar a numerosas iniciativas úteis, as medidas empreendidas até este momento têm sido essencialmente de carácter *ad hoc*, não correspondendo à magnitude e importância dos problemas da segurança rodoviária,

1. Afirma que a melhoria da segurança de todos os meios de transporte, bem como a atribuição dos recursos financeiros necessários para o efeito, deve constituir uma das principais prioridades da política de transportes;

2. Lamenta que só um número reduzido das medidas previstas no segundo programa de acção sobre segurança rodoviária tenha sido implementado e que a lista de prioridades tenha sido apresentada quando já só restava muito pouco tempo do programa;

3. Considera que as seguintes medidas deveriam ser consideradas prioritárias no escasso período de tempo disponível:

   a) Adopção sem demora de uma proposta legislativa que torne obrigatórios os quatro

testes de subsistema desenvolvidos nos 22 anos do programa de investigação e desenvolvimento da UE e que conduz à construção de veículos com um perfil dianteiro mais seguro para os peões e os ciclistas,

b) Aprovação de uma proposta legislativa que determine a instalação de dispositivos de limitação de velocidade nos veículos de transporte de mercadorias com mais de 3,5 toneladas,

c) Apoio suplementar ao Programa Europeu de Avaliação de Novos Veículos (Euro NCAP), solicitando à Comissão que exija que o Euro NCAP examine a possibilidade de combinar a avaliação da segurança relativamente a peões e ocupantes dos veículos, a fim de proporcionar aos compradores de veículos, que são simultaneamente peões e condutores, uma avaliação global do resultado. Além disso, seria importante incorporar o presente EuroNCAP num programa mais vasto de avaliação que tenha em conta outros aspectos de segurança, respeitantes, em particular, à segurança dos utentes mais vulneráveis,

d) Apoio às campanhas a favor do uso de cinto de segurança, mas solicitando ao mesmo tempo à Comissão que esse apoio tenha como condição a realização de controlos policiais a fim de assegurar a melhor relação custo-benefício e mudanças de comportamento; apoia o desenvolvimento de uma especificação de dispositivos sonoros e inteligentes, que lembrem o uso do cinto de segurança, com vista à sua instalação obrigatória na UE,

e) Recomendação da UE sobre as melhores práticas relativas a medidas de baixo custo e a uma concepção adequada das bermas das estradas**,** bem como políticas tendo em vista a informação e a eliminação dos pontos com elevado risco de acidente ("pontos negros"), com um convite à Comissão no sentido de ampliar esta série a fim de incluir no programa actual a gestão da segurança urbana (e, em particular, medidas com vista à criação de condições seguras para os utentes mais vulneráveis), a redução de velocidade e auditorias sobre segurança,

f) Apoio ao desenvolvimento da base de dados da UE sobre acidentes rodoviários, ao desenvolvimento de um sistema electrónico de informação sobre segurança rodoviária na UE, (incluindo um mapa dos "pontos negros" da rede viária) e ao desenvolvimento da investigação sobre lesões causadas pelos acidentes da estrada, normas dos veículos e telemática aplicável aos veículos;

4. Considera que uma recomendação da UE sobre limites máximos de alcoolemia não constitui a resposta adequada à necessidade de reduzir as importantes diferenças existentes neste campo entre os Estados-Membros e aproveita a oportunidade para reiterar o apoio do Parlamento à proposta existente de um limite máximo comum de 0,5 mg/l**;** solicita aos Estados-Membros que apliquem com maior rigor os limites de alcoolemia e reitera a necessidade de disposições com vista à normalização dos aparelhos utilizados para medir o grau de alcoolemia; deve, além disso, fomentar-se o desenvolvimento de dispositivos que impeçam o arranque dos veículos caso tenha sido ultrapassado o grau de alcoolemia autorizado;

5. Insiste na necessidade de a Comissão chegar a uma conclusão acerca da instalação

obrigatória, nos motociclos e nos automóveis, de luzes de cruzamento de utilização permanente durante a circulação diurna;

6. Considera que os acidentes mortais não se justificam nas estradas europeias e que, por conseguinte, o objectivo a longo prazo deve ser o de que nenhum cidadão europeu morra ou sofra lesões graves no sistema de transporte rodoviários; o risco de morte ou de lesões é muito mais elevado nos transportes rodoviários do que noutros meios de transporte e, por conseguinte, o novo programa de acção deve ter em vista um nível de segurança idêntico ao dos outros meios de transporte; considera que se deve iniciar quanto antes o trabalho relativo a um programa de acção sobre segurança rodoviária para o período 2002-2010, com objectivos claramente definidos;

7. Salienta que, em conformidade com a resolução aprovada pelo Parlamento Europeu em 11 de Março de 1998, a Comissão deveria estabelecer no próximo programa de segurança rodoviária para 2002-2010 um objectivo comum de redução do número de mortes, objectivo esse que, constituindo embora um desafio, seria viável e teria em conta os actuais objectivos nacionais até 2010, bem como o valor acrescentado das medidas adoptadas a nível da UE; que, em caso de revisão dos objectivos e programas dos Estados-Membros, tal objectivo da UE poderá ser revisto a meio do programa; que esse objectivo deverá ser ajustado aquando do alargamento da União;

8. Considera que o próximo programa de segurança rodoviária para 2002-2010 deve definir claramente as principais prioridades, utilizar uma abordagem sistemática do problema da segurança rodoviária e usar todas as estratégias possíveis: prevenção de acidentes, prevenção de lesões e assistência após o acidente; este programa deve também definir, não só as medidas que relevam da competência exclusiva da UE, mas também as que acrescentem valor às acções empreendidas por cada um dos Estados-Membros; além disso, solicita à Comissão que apresente, de três em três anos, um relatório em que se avalie até que ponto os objectivos principais foram cumpridos;

9. Considera que os Estados-Membros e os países candidatos devem estabelecer programas nacionais de segurança rodoviária que incluam estratégias sobre a forma como tencionam alcançar os seus objectivos; a Comissão deve exercer funções de coordenação, elaborar relatórios anuais sobre os resultados alcançados pelos Estados-Membros e publicá-los;

10. Considera que o próximo programa de segurança rodoviária deve abordar os principais problemas relacionados com a segurança rodoviária e que são comuns a todos os Estados-Membros, a saber: velocidade excessiva e inadequada, excesso de álcool, ou consumo de quaisquer outros produtos susceptíveis de afectar a capacidade de condução, elevado risco de acidente entre os condutores jovens pouco experientes, educação permanente, desde a mais jovem idade, sobre comportamento na estrada, formação, não utilização dos equipamentos de protecção, tais como cintos de segurança e capacetes, falta de medidas no que respeita a muitos dos pontos de alto risco de acidente, veículos e infra-estruturas sem protecção suficiente contra acidentes;

11. Considera que, para além do reforço e da melhoria da segurança das infra-estruturas de transporte e dos veículos, importa igualmente melhorar o comportamento dos utentes das estradas a respeito da segurança e, especialmente, o comportamento ao volante; propõe, nesse sentido, que se intensifiquem, a todos os níveis, as acções e campanhas neste

domínio; sugere que tais acções sejam dirigidas, em particular, às categorias de pessoas mais frequentemente envolvidas em acidentes de viação;

12. Considera, no que respeita às medidas destinadas a reduzir as consequências dos acidentes, que o incentivo ao uso de capacete para os motociclos deveria constituir também uma prioridade máxima a nível comunitário, como já acontece com os cintos de segurança e os sistemas de segurança para as crianças; entende, por conseguinte, que a campanha de informação e promoção dirigida aos jovens motociclistas europeus deve ser acompanhada de uma recomendação aos Estados-Membros para que as diversas legislações nacionais contemplem o uso obrigatório de capacete nos motociclos, independentemente da idade do motociclista e do tipo de veículo;

13. Considera que uma política da UE em matéria de segurança rodoviária deve prever também medidas de salvamento, prestação de cuidados e reabilitação, bem como directrizes para melhorar a assistência médica às vítimas e proporcionar um melhor apoio jurídico e social às vítimas e suas famílias;

14. Considera que o incumprimento dos limites de velocidade constitui um problema de tal forma generalizado que se impõem medidas mais rigorosas para melhorar a segurança rodoviária; solicita, por conseguinte, à Comissão que estude uma tipologia de controlos e de sanções importantes susceptíveis de conduzir a uma melhoria significativa do cumprimento dos limites de velocidade; preconiza que a Comissão, com base nessa análise, apresente aos Estados-Membros recomendações concretas como parte do novo programa de acção;

15. Sublinha que a experiência e a destreza contribuem para uma condução mais segura; observa, além disso, que, na UE, se registam anualmente 10 000 mortes na faixa etária compreendida entre os 15 e os 24 anos e solicita à Comissão que, na sua próxima proposta sobre cartas de condução, saliente a necessidade de uma formação de elevada qualidade em toda a União e examine a possibilidade de estabelecer um sistema, em várias etapas, de formação e de exigências crescentes para condutores pouco experientes que tenham obtido recentemente a carta de condução;

16. Recorda as suas anteriores resoluções em que se defende que a UE deve exigir a realização de uma auditoria sobre segurança e de uma avaliação do impacto, em termos de segurança, em todas as infra-estruturas de transporte que tenha financiado;

17. Apoia a recomendação da Comissão mediante a qual se incentivam os Estados-Membros e as autoridades regionais e locais a avaliar e controlar as despesas com medidas de segurança rodoviária, a fim de as comparar com as poupanças resultantes das mortes evitadas e de aumentar o investimento neste domínio; entende, além disso, que a UE deveria dar o exemplo através da rubrica orçamental relativa a segurança dos transportes;

18. Convida os Estados-Membros, que integram a Convenção de Schengen, a completar o trabalho já iniciado com vista à elaboração de um acordo de cooperação sobre os procedimentos em matéria de infracções às regras de trânsito e de aplicação das correspondentes sanções;

19. Considera que a política de segurança rodoviária deve ser vista no contexto da política

global em matéria de mobilidade sustentável, o que implica uma utilização mais integrada de todos os modos de transporte e a promoção de modos de transporte mais compatíveis com o ambiente, como o caminho-de-ferro, as vias fluviais, o transporte marítimo de curta distância e o transporte combinado, bem como a promoção do transporte público de passageiros, a fim de reduzir os efeitos decorrentes da motorização;

20. Convida os fabricantes de automóveis a produzir veículos com equipamento de segurança de origem;

21. Encarrega a sua Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão, ao Comité Económico e Social, ao Comité das Regiões e aos Estados-Membros.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Introdução

1. "*O mais grave problema dos sistemas de transportes rodoviários é que a consequência de uma única decisão incorrecta ou erro pode ser de importância vital para um grande número de pessoas. Pelo contrário, os sistemas pessoa-máquina, mais amadurecidos e de qualidade assegurada, caracterizam-se por uma tolerância do sistema aos erros humanos"* (Citação do boletim do Serviço Nacional de Estradas sueco sobre a visão zero 1996).

A OMS calculou, no ano passado, que o total de vítimas mortais em acidentes de viação no mundo ultrapassará um milhão dentro de 15 anos. De acordo com os cálculos da Cruz Vermelha, morrem cerca de 650.000 pessoas em acidentes de viação e, por isso, se fala de uma catástrofe silenciosa à escala mundial.

Os acidentes de viação são tragédias humanas, quer ocorram nas estradas, nos caminhos-de-ferro, nas vias de navegação interior, quer com aeronaves ou navios. De todos os acidentes de tráfego, pelo menos 95% ocorrem nas estradas.

Mais de 42.000 pessoas morrem todos os anos nas estradas da UE. Calcula-se que o número total de pessoas atingidas por acidentes graves e ligeiros ultrapasse 1,7 milhões. O Conselho Europeu de Transportes considera este cálculo subestimado em virtude de registos insuficientes e reitera que o número é da ordem dos 3,5 milhões de feridos por ano.

O número de acidentes mortais varia fortemente de um para outro Estado-Membro. O maior número de mortes em acidentes de viação relativamente à população verifica-se em Portugal, com 243 pessoas por milhão de habitantes e ano, imediatamente seguido da Grécia, com 212. Na outra ponta da escala situa-se a Suécia, com 60 acidentes mortais, e o Reino Unido, com 61. Estes números mostram que é possível reduzir fortemente o número de acidentes mortais em toda a UE. Através de um investimento forte e de uma política ofensiva na UE, é possível apoiar o trabalho desenvolvido por cada um dos Estados em matéria de segurança rodoviária. O desenvolvimento processa-se actualmente na direcção certa. Durante a década de 90, o número total de mortes em acidentes de viação diminuiu 26% em toda a UE. Importa agora que esta tendência positiva se mantenha e se reforce.

Foram desenvolvidos grandes esforços na UE que devem continuar a fim reduzir os riscos de acidentes nas estradas. Ao mesmo tempo que o tráfego rodoviário aumenta rapidamente, os Estados-Membros registam sucessos em termos de melhoria da segurança rodoviária, especialmente no que respeita a reduzir o número de acidentes graves e mortais. Mas a redução dos acidentes mortais parece ter estagnado, o que é um sinal muito grave, dado que muitas pessoas ficam seriamente afectadas pela morte dos seus próximos em acidentes de viação.

Constata-se que é muito pouco conhecido o facto de na UE os acidentes de viação serem o motivo mais comum de morte entre as crianças e pessoas com menos de 45 anos. Este facto tem consequências devastadoras para os atingidos e respectivas famílias, mas também para toda a nossa sociedade. Os jovens são o nosso futuro e dão-nos a confiança necessária para o

enfrentar. Quando construímos a Europa do futuro precisamos da capacidade única de cada um dos indivíduos e não podemos aceitar que os nossos jovens, todos os dias, a todo o momento, arrisquem a vida e a saúde no tráfego. De acordo com a Convenção da Criança, da ONU, uma das nossas obrigações é criar um ambiente de tráfego mais seguro para as crianças e jovens.

A falta de segurança rodoviária deve ser considerada como um grave problema de saúde pública em toda a UE, dado que a média de idades da população diminui em consequência das mortes em acidentes de viação. Este estado de coisas deteriora o estado geral da saúde da população, dado o número muito elevado de pessoas que perdem a vida ou ficam lesionadas para o resto da vida.

A falta de segurança nas estradas acarreta grandes custos para a sociedade e para os Estados-Membros. As tragédias humanas são incomensuráveis, mas têm-se feito esforços de avaliação que revelam que os grandes custos económicos dos acidentes de viação dizem respeito a cuidados médicos e de urgência, perda de bens e de rendimentos, calculando-se um montante anual de 100 mil milhões de euros. Os prejuízos médios por vítima mortal de acidente de viação está calculado em cerca de 1 a 1,5 milhões de euros (a soma varia consoante o tipo de cálculo feito). Na tentativa de contabilizar os custos económicos e sociais dos acidentes rodoviários através de uma estimativa, por alto, do que as pessoas pagariam para evitar os sofrimentos, chegou-se a um montante de mais de 160 mil milhões de euros por ano, o que representa 2% do PIB. De referir ainda que, apesar de existir uma compreensão ampla dos custos sociais e económicos ocasionados pelos acidentes de viação, não existe nenhum entendimento comum nos Estados-Membros sobre a forma de avaliar economicamente as consequências e os prejuízos de um acidente.

2. Para resolver o problema da segurança rodoviária deve-se, primeiro que tudo, utilizar paralelamente três estratégias. Estas constituem no seu conjunto uma rede de protecção para as pessoas e atribuem a responsabilidade aos construtores dos sistemas e à sociedade que deverão planear, construir e eliminar gradualmente as deficiências em matéria de segurança rodoviária. Trata-se de estratégias preventivas de acidentes e de danos e, ao mesmo tempo, de estratégias de salvamento, de prestação de cuidados e de reabilitação das vítimas. Por vezes são necessários grandes investimentos. Mas é possível aplicar rapidamente medidas técnicas rodoviárias com custos reduzidos (como pequenas alterações dos cruzamentos, do traçado das estradas, da iluminação, da sinalização, das marcações) que contribuem fortemente para a segurança do tráfego.

- A estratégia de **prevenção de acidentes** tem por objectivo controlar e eliminar possíveis erros humanos no tráfego, planeando, por exemplo, a construção de ambientes de tráfego favoráveis aos utentes.

- A estratégia de **prevenção de danos** significa controlar e eliminar a energia cinética produzida por uma colisão e dirigida contra o corpo humano sob a forma de forças violentas, através da construção de viaturas dotadas de uma infra-estrutura flexível que não seja demasiado agressiva para as pessoas.

- A estratégia de **salvamento, cuidados e reabilitação** significa garantir que existe permanentemente disponível um serviço de alta qualidade .

Urge também deixar de olhar para a segurança rodoviária como uma questão sobretudo de correcção das atitudes dos condutores. Em vez disso, tal como nos transportes aéreos, devemos construir sistemas que eliminem os danos causados por erros humanos. Assim, podemos criar um sistema maturo que garanta a qualidade das interacções pessoa/máquina nas nossas estradas. Pode-se sempre progredir e fazer melhoramentos; não existe nenhuma necessidade pré-determinada que torne inevitável um certo número de mortos e de feridos nas estradas europeias. Devemos dar a esta problemática uma prioridade política.

Criar segurança no tráfego rodoviário é um processo longo em que todos os interessados devem participar: as instâncias de planeamento, tanto a nível local como internacional, todos os responsáveis pelos sistemas existentes no seio das indústrias e da sociedade em geral e, naturalmente, os próprios utentes das estradas. Uma forma eficaz de desencadear este processo consiste em estabelecer objectivos a longo prazo para a redução do número de mortes.

Parlamento

3. O Parlamento tem repetidamente sublinhado que um dos mais importantes objectivos políticos para a política de transportes consiste em dar prioridade às medidas destinadas a melhorar a segurança em todos os meios de transporte, bem como proporcionar os necessários recursos para esse objectivo.

Os artigos 71º e 94º do Tratado que institui a Comunidade Europeia proporcionam uma clara base jurídica para a adopção de medidas eficazes no domínio da segurança rodoviária. No entanto, o Parlamento tem desde sempre sublinhado que a responsabilidade pela segurança rodoviária deve ser partilhada pela UE, pelos Estados-Membros e pelas autoridades organizações e entidades regionais ou locais a quem este domínio diga respeito. Neste particular, o princípio da subsidiariedade deve vigorar em larga escala. Nem a UE nem os Estados-Membros precisam de inventar novamente a roda e todos nós podemos aprender muito uns com os outros. Existe uma diferença quatro vezes superior entre o número de vítimas mortais em acidentes de viação nos países com o maior e o menor índice de risco de acidentes, o que significa que pela simples aplicação das melhores práticas é ainda possível levar a cabo melhoramentos em toda a UE[1].

4. Em 11 de Março de 1998, o Parlamento aprovou uma resolução [2]sobre o programa da Comissão para promover a segurança rodoviária na UE no período de 1997-2001, na qual

[1] Quando o número de mortes é relacionado com o número de habitantes, os acidentes de viação com consequências mortais variam nos países com mais baixo índice de risco de acidente (Suécia, Reino Unido, Países Baixos) entre 6,1-7,5 por 100 mil habitantes, mas aumentam para 21-25,4 nos países com mais elevado índice de risco (Portugal e Grécia). Infelizmente, na Comunicação da Comissão não são referidos os acidentes mortais por milhão de carros registados, mas a tendência é mais ou menos a mesma. Em 1994, este número variava entre 164 acidentes mortais na Suécia e 1043 em Portugal.

[2] JO C 104, de 6.4.1998, p. 139. Em 11 de Março de 1994 e em 12 de Março de 1993, foram aprovadas outras resoluções sobre este tema.

considerou que o estabelecimento de prioridades em matéria de medidas destinadas a melhorar a segurança de todos os meios de transporte constituía o objectivo político fundamental. O Parlamento entendia que todos os Estados-Membros deviam tomar medidas radicais para reduzir o número de acidentes rodoviários e que a UE devia fixar um objectivo quantificado de redução do número anual de sinistrados (de 45.000 para 25.000 até 2010, de modo a poder reduzir em 15 anos o número de vítimas mortais para metade).

O Parlamento congratulou-se com o programa para 1997-2000 proposto pela Comissão, mas chamou a atenção para certas lacunas nele existentes, entendendo que era necessário melhorar a sua eficácia em matéria de:

a) Legislação para garantir a produção de carros, camiões, autocarros, mini-autocarros, motociclos e ciclomotores mais seguros, incluindo uma melhoria da parte dianteira dos veículos a fim de proteger os peões e ciclistas; introdução ou melhoria das normas para o equipamento e instrumentos de segurança (tais como cintos de segurança, sistemas de retenção de crianças, *airbags* e capacetes) e medidas para garantir a sua utilização, bem como protecções inferiores, frontais, traseiras e laterais obrigatórias e sistemas para evitar a projecção de água pelos camiões; além disso, dever-se-ia apoiar financeiramente o Programa Europeu para a Avaliação de Automóveis Novos - Euro NCAP - a fim de ser possível criar um sistema de classificação dos carros em termos de segurança; além disso, aquando da venda de veículos, deveriam obrigatoriamente ser fornecidas informações objectivamente comprováveis sobre os diferentes aspectos da segurança;

b) Melhoria da segurança das infra-estruturas rodoviárias, incluindo, em especial, o estabelecimento de directrizes comunitárias para avaliação da segurança rodoviária, uma avaliação obrigatória das consequências para a segurança rodoviária de todos os novos projectos de infra-estruturas de transporte total ou parcialmente financiados pela UE e directrizes técnicas sobre redução da velocidade, medidas de baixo custo e inspecção das condições de segurança;

c) Legislação para estabelecer o limite máximo de alcoolemia dos condutores em 0,5 mg/ml de acordo com a proposta em apreciação pelo Conselho desde 1989, proibindo a venda de bebidas alcoólicas em áreas de serviço nas auto-estradas e aprovando disposições que garantam o respeito por essa legislação e a normalização dos aparelhos para testar os níveis de álcool no hálito;

d) Legislação para reduzir o excesso de velocidade e para harmonizar os limites de velocidade para as diversas categorias de veículos a motor e estradas (incluindo as zonas residenciais urbanas) e difusão das melhores práticas para observância desses limites de velocidade;

e) Legislação e outras medidas destinadas a melhorar a formação dos condutores e a introduzir um sistema comunitário de penalização através de pontos aplicável às cartas de condução; promulgação de legislação que proíba também a utilização de telemóveis durante a condução, com excepção dos casos em que tais telefones se encontrem numa posição fixa e não exijam o recurso às mãos para poderem ser utilizados;

f) Adopção das medidas necessárias com vista a reforçar e garantir a eficácia dos controlos dos períodos de repouso e de condução dos condutores profissionais;

g) Para além destas actividades, afiguram-se também necessárias medidas e directrizes destinadas a melhorar a assistência médica de urgência às vítimas de acidentes rodoviários e a assistência jurídica e social às vítimas e seus familiares;

h) Redução do tráfego rodoviário através de um maior recurso a outros meios de transporte mais seguros como, por exemplo, os transportes públicos;

O Parlamento exortou a Comissão a apresentar, de 2 em 2 anos, um relatório de avaliação dos progressos alcançados em matéria de segurança rodoviária.

Comissão

5. A presente comunicação da Comissão é a resposta ao pedido do Parlamento de que lhe fosse fornecido um relatório sobre os progressos realizados e de que fosse efectuada uma classificação das medidas em matéria de segurança rodoviária com base no seu potencial de redução dos acidentes mortais de forma a reforçar o carácter operacional do programa de acção.

A Comissão propõe que as autoridades efectuem avaliações quantitativas das acções para as tornarem mais eficazes, de molde a concentrar os esforços nas medidas que progressivamente reduzirão o número de vítimas. Com base nesta metodologia, a Comissão realizou uma análise de custo-eficácia para as diferentes medidas concebidas para aumentar a segurança rodoviária. A Comissão levou igualmente a cabo uma avaliação qualitativa a partir de diversos critérios para identificar as medidas que geram mais valor acrescentado a nível europeu e que detêm os mais elevados níveis de aceitação social, garantindo assim serem amplamente aceites como legítimas pela opinião pública.

Com base nestes elementos, a Comissão identificou as seguintes seis prioridades:

a) Prossecução e desenvolvimento do trabalho realizado pelo Programa Europeu de Avaliação de Novos Veículos (EuroNCAP);
b) Adopção de legislação sobre dispositivos de limitação de velocidade para veículos comerciais ligeiros;
c) Lançamento de campanhas e adopção de legislação sobre cintos de segurança e sistemas de retenção para crianças;
d) Adopção de legislação sobre partes dianteiras dos veículos mais seguras para os utentes mais vulneráveis das rodovias;
e) Formulação de recomendações aos Estados-Membros sobre os níveis máximos de alcoolemia;
f) Elaboração de orientações para a gestão de "pontos negros" (locais de grande concentração de acidentes) e a concepção de bermas menos "agressivas" (ou seja, com menos probabilidades de provocar danos corporais, em caso de acidente);

Para além destas prioridades principais, a comunicação inclui ainda cinco outros domínios nos quais é conveniente promover mais investigação, nomeadamente: normas médicas para a obtenção de carta de condução, normas para o exame de condução, luzes diurnas permanentes, efeitos de medicamentos no comportamento dos condutores e cuidados pós-acidente.

Foi também atribuída uma elevada prioridade a três medidas de apoio: a base de dados de estatísticas de acidentes, CARE; um sistema integrado de informação; investigação nos domínios da normalização dos veículos e da telemática. Por último, a presente comunicação contém uma recomendação da Comissão que incentiva os governos e as autoridades locais e regionais dos Estados-Membros a estabelecerem uma prática de cálculo dos custos e efeitos das medidas de segurança rodoviária, e a aumentarem o investimento nessas medidas, bem como a sua divulgação junto da opinião pública.

6. Na sua comunicação, a Comissão dá prioridade às medidas que o Parlamento solicitou para aumentar a segurança do tráfego rodoviário. Isso é positivo, mas infelizmente, nalgumas questões, a Comissão está numa posição defensiva. Passo a enunciar seis aspectos que me parecem estar ausentes da comunicação da Comissão.

- A Comissão não estabelece um objectivo quantitativo. O Parlamento Europeu propôs anteriormente que a UE estabelecesse um objectivo quantitativo, dado que isso é importante para atingir resultados concretos. Mas as condições (geografia, disposições de segurança já existentes, intensidade do tráfego, etc.) variam de um para outro Estado-Membro e assim, para que o objectivo possa ser atingido, é essencial que cada Estado-Membro estabeleça os seus próprios objectivos nacionais (e/ou regionais), no quadro de um calendário determinado, para reduzir o número de mortes em acidentes de viação, e que atribua os recursos necessários para atingir os objectivos estabelecidos.

- A Comissão (e o Conselho) propõem uma recomendação aos Estados-Membros relativa a um limite máximo de alcoolemia de 0,5 por mil. Anualmente, o álcool provoca cerca de 9.000 acidentes mortais na UE. Ao legislar estabelecendo um máximo de alcoolemia de 0,5 por mil, calcula-se que possam ser salvas, no mínimo, cerca de 1.000 vidas por ano. No entanto, o Conselho e a Comissão opõem-se a essa medida, remetendo para o princípio de subsidiariedade, apesar de a Comissão, já em 1988, ter apresentado uma proposta legislativa neste domínio. O Parlamento apoiou anteriormente esta proposta de legislação e entendo que devemos continuar a fazê-lo. Uma harmonização da legislação na UE tornaria o trabalho em prol da sobriedade ao volante muito mais eficaz e facilitaria a realização de controlos e o estabelecimento de sanções. Actualmente, só quatro Estados-Membros têm um limite de alcoolemia superior a 0,5 por mil: o Reino Unido, a Irlanda, a Itália e o Luxemburgo. Dificilmente se pode considerar mais seguro guiar com um grau de alcoolemia mais alto nesses países do que nos restantes Estados-Membros, pelo que é necessária uma directiva.

- Partes dianteiras dos veículos. Todos os anos morrem em acidentes de viação mais de 9.300 peões e ciclistas. Com o objectivo de reduzir este número, a Comissão quer legislar sobre dianteiras dos veículos mais seguras. Este é um ponto importante, dado que desde há longo tempo existe uma oposição a esta legislação, principalmente por parte da indústria automóvel. O Conselho de Ministros dos Transportes também apoia esta iniciativa e

exortou a Comissão, em Junho deste ano, a apresentar o mais rapidamente possível uma proposta de legislação. Desde então, porém, nada aconteceu e o Parlamento deve continuar a pressionar para que se actue nesta questão de forma a não atrasar ainda mais a aprovação de legislação.

- O Conselho Europeu para a Segurança dos Transportes estima que uma melhor gestão da velocidade na UE, que reduza as velocidades médias em apenas 5 km/h, pode potencialmente prevenir mais de 11.000 acidentes mortais e 180.000 acidentes com ferimentos por ano. O não cumprimento dos limites de velocidade está generalizado em toda a UE. Estudos realizados em vários Estados-Membros mostram que cerca de dois terços dos condutores excedem o limite de velocidade de 50 km/h nas vias urbanas e metade excede o limite em estradas rurais. Nas áreas urbanas e residenciais dá-se frequentemente menos prioridade à segurança de grupos de alto risco, tais como peões, idosos e crianças, do que à mobilidade dos utilizadores de veículos. Linhas de orientação de acordo com as melhores práticas de gestão da velocidade são necessárias a nível da UE, bem como a continuação dos trabalhos de investigação comunitária sobre adaptação inteligente de velocidade nas viaturas.

- Muitos dos condutores profissionais trabalham em circunstâncias tais que constituem um perigo para a segurança rodoviária. Este problema, ou a forma de o resolver, nem sequer é mencionado no relatório da Comissão. A legislação em vigor em matéria de períodos de condução e de repouso nos transportes rodoviários não é suficiente para garantir aos condutores tempos de trabalho aceitáveis. O controlo e aplicação da lei também têm que melhorar e serem harmonizados no interior da UE. Para corrigir as condições de trabalho completamente insatisfatórias que se verificam actualmente é necessário rever o tempo total de trabalho dos condutores e não unicamente o tempo de condução. As normas devem ser aplicadas a todos os condutores durante todas as 24 horas do dia.

- Segurança rodoviária e meio ambiente. No futuro, estes dois aspectos deverão cada vez mais ser considerados em conjunto. O trânsito aumenta constantemente nas estradas da Europa. Isso significa que, para além dos problemas de segurança cada vez mais graves, também a poluição atmosférica aumenta e o problema do ruído se torna cada vez mais grave. Estes problemas agudizar-se-ão com o alargamento da Comunidade a Leste e com o alargamento do mercado interno. Sabemos que os países candidatos já hoje têm grandes problemas ambientais a nível nacional. Não é possível, nem do ponto de vista da segurança nem do ponto de vista do ambiente, continuar a aumentar o tráfego rodoviário ao ritmo que se verifica hoje. A utilização dos transportes públicos deve ser incentivada e, cada vez mais, o transporte das mercadorias deve passar das estradas para os caminhos-de-ferro. Com esse tipo de desenvolvimento, conseguem-se simultaneamente, benefícios para o ambiente e ganhos em matéria de segurança.

Conselho

7. Em 26 de Junho do corrente ano, o Conselho “Transportes” adoptou uma resolução sobre este assunto que estabelece as prioridades da política europeia de segurança rodoviária

em matéria de legislação, investigação e informação:

No que se refere à legislação, as prioridades são:

a) tornar o uso obrigatório do cinto de segurança extensivo a todos os veículos já equipados de origem com esse dispositivo, e impor a utilização obrigatória de sistemas de retenção para as crianças homologados ,
b) tornar o âmbito de aplicação da directiva relativa aos limitadores de velocidade extensivo aos veículos de mais de 3,5 toneladas, de mercadorias ou de passageiros,
c) normas relativas à homologação de veículos com desenho frontal menos agressivo, em caso de choque, para os utentes da estrada mais vulneráveis, designadamente as crianças, os peões e os ciclistas,
d) uso obrigatório de capacete para os utilizadores de motociclos e ciclomotores,
e) harmonizar as subcategorias de cartas, em função dos diferentes tipos de veículos, bem como tornar mais precisa a aplicação dos critérios médicos relativos às cartas de condução,
f) aumentar a zona de visibilidade lateral e para a retaguarda, reduzindo os "ângulos mortos" dos espelhos retrovisores,
g) aprovar uma recomendação sobre a condução sob o efeito do álcool, incentivando os Estados-Membros a considerar, nomeadamente, a adopção de uma taxa máxima de alcoolemia para os condutores de 0,5 mg/ml.

No que se refere às medidas no domínio da investigação, a UE deverá:

- prosseguir e aprofundar os trabalhos no âmbito do programa europeu de avaliação de novos modelos de automóveis (EURO-NCAP), nomeadamente com vista à eventual inclusão de critérios adicionais relativos à segurança activa e à segurança dos peões,
- estudar as melhores práticas utilizadas pelos Estados-Membros para fiscalizarem os condutores sob influência de drogas e de certos medicamentos e desenvolver meios de detecção por despistagem que permitam uma fiscalização mais eficaz,
- continuar a investigação sobre a utilização de tecnologias avançadas de apoio à condução, relativas aos veículos e às infra-estruturas,
- prosseguir a avaliação de tecnologias com incidência nos dispositivos de gestão de velocidade e identificação de eventuais dificuldades de ordem técnica, organizacional, administrativa e jurídica na respectiva aplicação,
- prosseguir e aprofundar os trabalhos relativos à protecção dos ocupantes dos veículos em caso de choque na retaguarda ("golpe de coelho"),
- analisar a possibilidade de utilizar dispositivos que impeçam o arranque de veículos em caso de excesso da taxa de alcoolemia autorizada a nível nacional,
- prosseguir os trabalhos relativos à instalação nos veículos de dispositivos para recordar o uso do cinto de segurança, com o fim de desenvolver as especificações,
- analisar se a eventual obrigação do uso de capacete para os ciclistas não pode induzir efeitos secundários negativos sobre a utilização da bicicleta e analisar os problemas de aplicação efectiva desta medida,
- prosseguir a análise do interesse e das consequências da utilização permanente das luzes dos veículos durante a circulação diurna,
- analisar os eventuais efeitos secundários do desencadeamento do "air bag", nomeadamente no caso de choques múltiplos,

- estudar os efeitos e as formas da eventual instalação obrigatória nos veículos ligeiros de dispositivos de sinalização ou de limitação de velocidade reguláveis e accionáveis pelo condutor.

No que se refere à informação, o Conselho solicita a difusão dos resultados das campanhas experimentais efectuadas no quadro do programa EURO-NCAP, a exploração da base de dados comunitária CARE sobre os acidentes de circulação rodoviária, a fim de evidenciar as prioridades e medidas a tomar para a definição de políticas de segurança rodoviária, a promoção de campanhas de sensibilização sobre as consequências da condução sob a influência do álcool e da condução a velocidade excessiva, bem como sobre a importância do uso do cinto de segurança pelos utilizadores do veículo e do uso de capacete pelos utilizadores de veículos de duas rodas. Por último, é também salientada a necessidade de difundir informação no domínio dos socorros prestados às vítimas dos acidentes, estabelecer linhas directrizes relativas às melhores práticas para a concepção de infra-estruturas "tolerantes" e definir orientações para a correcção dos "pontos negros", bem como informar os automobilistas da sua existência.