



A9-0211/2021

22.6.2021

RELATÓRIO

sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero»
(2021/2014(INI))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relatora: Elena Kountoura

ÍNDICE

	Página
PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU	3
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS	19
ANEXO: LISTA DAS ENTIDADES OU PESSOAS DE QUEM A RELATORA RECEBEU CONTRIBUIÇÕES	24
INFORMAÇÕES SOBRE A APROVAÇÃO NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO	25
VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO	26

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero» (2021/2014(INI))

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o documento de trabalho dos serviços da Comissão, de 19 de junho de 2019, intitulado «EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”» (Quadro estratégico da UE para a segurança rodoviária 2020-2030 – Próximas etapas da campanha «Visão Zero») (SWD(2019)0283),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 9 de dezembro de 2020, intitulada «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro» (COM(2020)0789),
- Tendo em conta a Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária¹ (Diretiva relativa à execução transfronteiras),
- Tendo em conta a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução² (Diretiva relativa à carta de condução),
- Tendo em conta o Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utilizadores da estrada vulneráveis³ (Regulamento relativo à segurança geral),
- Tendo em conta a sua resolução, de 27 de abril de 2021, sobre o relatório de execução sobre os aspetos de segurança rodoviária do pacote «Inspeção Técnica Automóvel»⁴,
- Tendo em conta as conclusões do Conselho, de 8 de junho de 2017, sobre a segurança rodoviária, que subscrevem a Declaração de Valeta de março de 2017,
- Tendo em conta a Declaração de Estocolmo, de 19-20 de fevereiro de 2020, por ocasião da Terceira Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança Rodoviária,
- Tendo em conta a declaração do Conselho, de 7 de outubro de 2015, sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte ecológico, assinada pelos ministros dos

¹ JO L 68 de 13.3.2015, p. 9.

² JO L 403 de 30.12.2006, p. 18.

³ JO L 325 de 16.12.2019, p. 1.

⁴ Textos aprovados, P9_TA(2021)0122.

Transportes da UE, na reunião informal realizada no Luxemburgo,

- Tendo em conta o artigo 54.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A9-0211/2021),
- A. Considerando que, todos os anos, cerca de 22 700 pessoas continuam a morrer nas estradas da UE e cerca de 120 000 ficam gravemente feridas; que, ao longo dos últimos dez anos, morreram na UE, em resultado de colisões rodoviárias, mais de 11 800 crianças e jovens com idades compreendidas entre os 0 e os 17 anos; que, nos últimos anos, não se têm registado progressos na redução das taxas de mortalidade na UE e que, em resultado disso, o objetivo de reduzir para metade o número de mortes na estrada entre 2010 e 2020 não foi cumprido; que estes números representam um preço humano e social inaceitável para os cidadãos da UE e que o custo externo dos acidentes rodoviários na UE representa cerca de 2 % do seu PIB anual;
- B. Considerando que a UE está a ser confrontada com novas tendências e desafios em matéria de automatização que poderiam ter um enorme impacto na segurança rodoviária; que é necessário abordar o fenómeno crescente da distração provocada pelos dispositivos móveis; que, num futuro próximo, a presença simultânea de veículos com uma vasta gama de funcionalidades automatizadas/conectadas e de veículos tradicionais em tráfego misto colocará novos riscos, designadamente para os utentes vulneráveis da estrada, como por exemplo motociclistas, ciclistas e peões;
- C. Considerando que os progressos tecnológicos, a conectividade, a automatização e a economia da partilha proporcionam novas oportunidades para a segurança rodoviária e para a resolução do congestionamento, especialmente nas zonas urbanas; que o desenvolvimento de sinergias entre medidas de segurança e de sustentabilidade e a prossecução da transferência modal para modos de transporte públicos e a mobilidade ativa podem conduzir a uma redução das emissões de CO₂, melhorar a qualidade do ar e contribuir para o desenvolvimento de estilos de vida mais ativos e saudáveis;
- D. Considerando que os passageiros de automóveis com uma classificação de cinco estrelas nos mais recentes ensaios do Programa Europeu de Avaliação de Novos Veículos (Euro NCAP) apresentavam um risco de lesões fatais 68 % inferior e um risco de lesões graves 23 % inferior ao dos passageiros de automóveis com classificação de duas estrelas;
- E. Considerando que a percentagem de mortes de utilizadores vulneráveis na estrada está a aumentar, porquanto os utilizadores de automóveis foram os principais beneficiários da melhoria da segurança dos veículos e de outras medidas de segurança rodoviária; que o peso, a potência e a velocidade máxima dos automóveis novos vendidos na UE estão a aumentar, o que representa maiores riscos para a segurança rodoviária; que a segurança dos motociclistas, ciclistas e peões deve ser abordada com urgência;
- F. Considerando que, embora representem apenas 2 % do número total de quilómetros percorridos, os veículos motorizados de duas rodas são responsáveis por 17 % do número total de vítimas mortais em acidentes de viação; que existem disparidades significativas entre países; que a UE deve dar prioridade à adoção de novas medidas para melhorar a segurança destes veículos ao longo da próxima década;

- G. Considerando que, segundo um estudo da Comissão Europeia, apenas 8 % das mortes ocorrem nas autoestradas e que 37 % se verificam em zonas urbanas e 54 % em estradas rurais; que novos investimentos e a manutenção adequada das infraestruturas existentes ao longo do seu ciclo de vida são fundamentais para a segurança rodoviária;
- H. Considerando que nem todas as vítimas de acidentes são registadas, o que distorce as estatísticas disponíveis; que é necessário desenvolver métodos de ensaio eficazes para determinar o número real de vítimas de acidentes rodoviários;
- I. Considerando que é fundamental garantir e impor comportamentos seguros dos utilizadores da estrada – como, por exemplo, viajar à velocidade certa, utilizar equipamento de proteção como cintos de segurança e capacetes, não conduzir sob a influência de álcool ou drogas, e conduzir, circular e caminhar sem distrações – para prevenir e mitigar os acidentes rodoviários mortais;
- J. Considerando que existem desigualdades de género, idade e estatuto social no que toca à mobilidade e à segurança rodoviária;
- K. Considerando que a consecução dos novos objetivos da UE em matéria de segurança rodoviária exige esforços de cooperação mais intensos para desenvolver políticas europeias de segurança rodoviária rigorosas com as partes interessadas, apoio à investigação e à inovação para preparar soluções assentes em políticas baseadas em dados sólidos e análises de impacto, bem como mais medidas nacionais de execução e uma cooperação transfronteiras eficaz em matéria de aplicação das sanções;
- L. Considerando que 40 a 60 % de todas as mortes relacionadas com o trabalho são acidentes de viação que ocorrem durante o tempo de trabalho ou durante a deslocação para o trabalho; que a fadiga dos condutores é frequente nas estradas da UE;
- M. Considerando que a execução dos planos nacionais de segurança rodoviária e o novo quadro da política de segurança rodoviária da UE necessitam de recursos financeiros estáveis e suficientes, tanto dos Estados-Membros, como do orçamento da UE;

Quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – Próximas etapas da campanha «Visão Zero»

1. Acolhe com agrado o facto de a UE ter reafirmado, no quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030, o seu objetivo estratégico de longo prazo de se aproximar de zero vítimas mortais e de zero feridos graves nas estradas europeias até 2050 («Visão Zero») e o seu objetivo de médio prazo de reduzir o número de mortes e feridos graves em 50 % até 2030, em consonância com a Declaração de Valeta; salienta que estes objetivos e metas da UE em matéria de segurança rodoviária devem assentar numa abordagem em matéria de segurança rodoviária coordenada, bem planeada, sistemática e adequadamente financiada a nível da UE e aos níveis nacional, regional e local;
2. Congratula-se, a este respeito, com a adoção da abordagem do Sistema Seguro a nível da UE, com base num quadro de desempenho e em objetivos calendarizados para a redução do número de mortos e de feridos graves; acolhe com agrado a criação de indicadores-chave de desempenho (ICD) definidos em cooperação com os

Estados-Membros, que visam permitir uma análise mais específica e centrada do desempenho dos Estados-Membros e identificar lacunas; exorta a Comissão a definir objetivos em matéria de resultados até 2023; sublinha a importância da atual cooperação entre a UE e os Estados-Membros neste contexto e insta todos os Estados-Membros a empenharem-se plenamente neste exercício e a chegarem a acordo sobre uma metodologia harmonizada quanto aos ICD que permita aos Estados-Membros comparar dados; apela à elaboração de um roteiro detalhado no que se refere às medidas da UE, que sirva para avaliar o desempenho e para responsabilizar organismos específicos pela execução;

3. Considera, no entanto, que há margem para melhorar os ICD supramencionados e insta a Comissão a ponderar a possibilidade de alargar o âmbito de aplicação destes indicadores e de os atualizar no seu plano de ação estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária; entende que o ICD relativo ao equipamento de proteção deve ser complementado por um ICD que recolha, para todos os utilizadores da estrada, dados sobre a exposição em função da distância e do tempo de viagem, repartidos por quota modal e tipo de estrada, a fim de compreender melhor os diferentes rácios de risco e perigos conexos; insta a Comissão a continuar a cooperar estreitamente com os Estados-Membros para definir um ICD para a infraestrutura rodoviária que indique a qualidade de uma rede rodoviária em termos de segurança, de forma independente do comportamento dos utilizadores ou da tecnologia dos veículos, e com base numa metodologia de classificação comum negociada; lamenta que os ICD para a segurança dos veículos ignorem a segurança dos veículos motorizados de duas rodas; solicita à Comissão que elabore um índice de segurança automóvel para os veículos da categoria L e frisa a importância de nele incluir todos os ICD relativos aos veículos da categoria L;
4. Salienta que o financiamento da UE é fundamental para investir em soluções de segurança rodoviária sustentáveis e inteligentes, bem como para lograr, mais rapidamente, na UE, resultados em matéria de segurança rodoviária; insta a Comissão a garantir e a reforçar o investimento da UE na segurança rodoviária em todos os programas de financiamento pertinentes da UE, designadamente nos domínios da investigação e da inovação; solicita a todos os Estados-Membros, ademais, que afetem uma parte adequada dos respetivos orçamentos nacionais que, completada com financiamento da UE, permita a execução dos programas nacionais de segurança rodoviária e do novo quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030; exorta os Estados-Membros a criarem fundos nacionais de segurança rodoviária enquanto mecanismos de cobrança de multas ao abrigo dos respetivos Códigos da Estrada e que redistribuam os fundos obtidos para fins de segurança rodoviária; insta a Comissão a alargar a todos os Estados-Membros o programa «Road Safety Exchange» da UE, concebido para melhorar o desempenho em matéria de segurança rodoviária, mas que, atualmente, abrange apenas seis Estados-Membros;
5. Insta os Estados-Membros a criarem observatórios nacionais para a segurança rodoviária, incumbidos de recolher, processar e conservar os dados em bases de dados nacionais em matéria de segurança rodoviária; exorta os Estados-Membros a alinharem as suas estratégias nacionais de segurança rodoviária com os objetivos do quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período de 2021-2030 e a

corrigirem insuficiências conexas assim que possível;

Infraestruturas seguras

6. Insta os Estados-Membros e a Comissão a darem prioridade aos investimentos que proporcionem maiores benefícios em termos de segurança rodoviária, dando especial atenção às zonas com o maior número de acidentes, incluindo investimentos na manutenção das infraestruturas existentes enquanto prioridade e na construção de novas infraestruturas, sempre que necessário; saúda o facto de o Mecanismo Interligar a Europa para 2021-2027 prever o financiamento de projetos de mobilidade e de infraestruturas protegidas e seguras, incluindo no domínio da segurança rodoviária; insta a Comissão a continuar a promover as oportunidades de financiamento da UE através do Mecanismo Interligar a Europa, dos fundos regionais e de coesão, do InvestEU e da plataforma para transportes mais seguros lançada pelo Banco Europeu de Investimento (BEI), especialmente nos Estados-Membros com um registo relativamente fraco em matéria de segurança rodoviária; salienta a importância de tornar os critérios de elegibilidade desses instrumentos mais claros para as ações no domínio da segurança rodoviária; insta a Comissão a apoiar e incentivar os Estados-Membros a investirem, através dos seus planos nacionais de recuperação e resiliência, numa rede de transportes mais segura, sustentável, resiliente e multimodal; exorta a Comissão a definir, na revisão do Regulamento relativo à Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)⁵, as bases para futuras decisões de investimento em matéria de segurança rodoviária, incluindo a implementação de um plano de monitorização da rede principal para a manutenção a nível da UE;
7. Realça que uma avaliação proativa da rede rodoviária da UE será um instrumento útil para avaliar a segurança intrínseca das estradas e para orientar o investimento; regozija-se, neste contexto, com o mapeamento e a classificação de segurança das autoestradas e estradas principais introduzidos na recente revisão das regras da UE em matéria de segurança da infraestrutura rodoviária⁶ e insta os Estados-Membros a designarem enquanto estradas principais o maior número possível de estradas nos respetivos territórios, a fim de aumentar o potencial da nova diretiva no que toca à segurança rodoviária; insta os Estados-Membros, em conformidade com a diretiva, a criarem sistemas nacionais de comunicação voluntária de informações, que devem ser acessíveis em linha e disponibilizados a todos os utilizadores da estrada, a fim de facilitar a recolha de dados sobre ocorrências transmitidas por utilizadores da estrada e veículos e quaisquer outras informações relacionadas com a segurança que o autor da comunicação considere um perigo real ou potencial para a segurança da infraestrutura rodoviária, a fim de garantir que os cidadãos da UE contribuam de forma transparente, imediata e direta para a segurança; insta a Comissão e os Estados-Membros a chegarem a acordo, o mais rapidamente possível, sobre uma metodologia para a realização de avaliações sistemáticas de toda a rede rodoviária, tal como exigido na revisão do ato supramencionado, inclusive quaisquer elementos importantes para a segurança dos utilizadores ativos da estrada;
8. Exorta a Comissão e os Estados-Membros a acelerarem os trabalhos sobre as

⁵ JO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

⁶ Diretiva (UE) 2019/1936 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, que altera a Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária, JO L 305, 26.11.2019, p. 1.

especificações da UE para o desempenho da sinalização e marcas rodoviárias, a fim de abrir caminho a uma maior automatização dos veículos; recorda a importância do desempenho da sinalização e da marcação rodoviárias, incluindo a sua colocação, visibilidade e retrorefletividade, sobretudo para a eficácia dos sistemas de assistência à condução, como a adaptação inteligente da velocidade e o apoio à permanência na faixa de rodagem; salienta a importância de utilizar as infraestruturas para construir estradas fáceis de compreender e respeitar e que tolerem erros dos utilizadores para bem da segurança de todos os intervenientes na circulação rodoviária, em particular em zonas perigosas ou em zonas com um número significativo de utilizadores vulneráveis da estrada;

9. Insta a Comissão e os Estados-Membros a elaborarem requisitos de qualidade para as vias pedonais e as ciclovias, a fim de dar resposta ao nível insatisfatório de segurança para os utilizadores ativos da estrada; exorta a Comissão a formular programas curriculares comuns para os auditores e inspetores da infraestrutura rodoviária, incluindo formação específica sobre as necessidades dos utilizadores vulneráveis da estrada, no âmbito do seu novo fórum europeu de auditores de segurança rodoviária;
10. Observa que os utilizadores da estrada com mobilidade reduzida ou portadores de outras deficiências têm necessidades especiais que devem ser tidas em conta ao planear e construir novas infraestruturas rodoviárias; insta os Estados-Membros a sustentarem os investimentos em projetos destinados a tornar a infraestrutura rodoviária inclusiva e acessível para todos;
11. Regista que, em consonância com a mais recente revisão das regras da UE em matéria de segurança das infraestruturas, a Comissão deve, até 2021, ponderar uma revisão da Diretiva 2004/54/CE relativa aos requisitos mínimos de segurança para os túneis⁷, bem como a adoção de uma nova proposta legislativa sobre requisitos mínimos de segurança para as pontes; convida a Comissão a reforçar ainda mais a utilização segura dos túneis, nomeadamente mediante a organização de campanhas de sensibilização e a realização de estudos pertinentes;
12. Incentiva a Comissão e os Estados-Membros a criarem um grupo de peritos para elaborar um quadro para a classificação das estradas que assegure uma melhor correspondência entre o limite de velocidade e a conceção e configuração da estrada, em consonância com a abordagem do Sistema Seguro;
13. Apela à adoção de medidas destinadas a reforçar a segurança rodoviária nos nós urbanos e nas zonas suburbanas e rurais e a melhorar a segurança operacional ao longo de todo o ciclo de vida das infraestruturas críticas, como os túneis e pontes, tendo igualmente em conta a utilização de novas tecnologias de monitorização das infraestruturas vulneráveis, apelando ainda à definição de objetivos de segurança e requisitos de qualidade específicos na próxima revisão do Regulamento RTE-T;
14. Insta os Estados-Membros a reconhecerem a importância da transição modal para modos de deslocação ativos, como as deslocações a pé, de bicicleta e em transportes públicos, enquanto instrumentos importantes para reduzir os perigos rodoviários, assim como a importância de afetar investimentos adequados para o efeito; regozija-se, neste

⁷ JO L 167 de 30.4.2004, p. 39.

contexto, com o lançamento da iniciativa «plataforma para transportes mais seguros», que apela explicitamente a melhores infraestruturas para o transporte sustentável, incluindo para os ciclistas e peões, e a projetos de atenuação dos efeitos dos acidentes; exorta a Comissão e o BEI a lançarem campanhas de sensibilização e de informação para garantir que todas as partes interessadas sejam devidamente informadas acerca das condições e ponderem a utilização da plataforma;

15. Apela ao aumento das sinergias entre a rede europeia de ciclovias EuroVelo e a RTE-T, a fim de tornar as infraestruturas cicloviárias mais seguras e reforçar a suas conexões; salienta a importância de garantir, sempre que possível, no âmbito dos projetos da RTE-T, vias pedonais e cicláveis contínuas; insta a Comissão a incentivar a reconversão de linhas ferroviárias fora de uso e a apoiar ativamente projetos de bicicleta-comboio e a intermodalidade; observa que novos tipos de infraestruturas, como as linhas stop avançadas, as «caixas» para bicicletas e as ruas ou autoestradas cicláveis, proporcionam novas possibilidades em termos de mobilidade ativa segura; sublinha a necessidade de envidar esforços para harmonizar as regras em matéria de sinalização rodoviária, para evitar confusão e aumentar a segurança e a facilidade de utilização;
16. Considera que a Comissão deve envidar todos os esforços para garantir que as infraestruturas cicláveis e pedonais implantadas nos Estados-Membros em resposta à pandemia de COVID-19 permaneçam instaladas e sejam alargadas, a fim de continuar a promover deslocações ativas e seguras;
17. Insta a Comissão e os Estados-Membros a colaborarem de perto com as regiões e cidades para concluir, ao longo da RTE-T, eventuais infraestruturas de ligação do «último quilómetro» em falta, bem como ligações intermodais e transfronteiriças, permitindo assim uma utilização mais harmoniosa e eficiente de infraestruturas e serviços e melhorando a segurança nas estradas;

Veículos seguros

18. Acolhe com agrado a recente revisão do regulamento relativo à segurança geral que tornará obrigatória na UE, a partir de 2022, a presença nos veículos de elementos de segurança avançada, tais como sistemas de adaptação inteligente da velocidade e sistemas de apoio de emergência à permanência na faixa de rodagem, o que poderá salvar cerca de 7 300 vidas e evitar 38 900 feridos graves até 2030; exorta a Comissão a adotar legislação derivada ambiciosa e atempada que requeira, também, a instalação em todos os veículos novos de sistemas de adaptação inteligente da velocidade de elevado desempenho; insta, neste contexto, a Comissão a ponderar a aplicação prática da obrigatoriedade de equipar os motociclos destes sistemas, bem como a viabilidade, a aceitabilidade e as possíveis implicações para a segurança rodoviária da próxima geração de medidas inteligentes de adaptação da velocidade para automóveis, veículos comerciais ligeiros, camiões e autocarros;
19. Recorda a importância da inovação a nível da tecnologia dos veículos, que pode ajudar a limitar a gravidade dos acidentes e a reduzir, por meio de características de segurança ativa e passiva, a probabilidade de estes ocorrerem; exorta a Comissão a rever as futuras normas aplicáveis aos veículos de passageiros à luz dos novos desenvolvimentos tecnológicos e a ter em conta fatores que possam afetar a segurança rodoviária, tais

como a massa, a potência, a velocidade e a dimensão da área frontal;

20. Insta a Comissão a tornar obrigatórios, no âmbito da próxima revisão da homologação dos veículos da categoria L, os sistemas de travagem antibloqueio para os motociclos; exorta a Comissão a alargar o leque de categorias de veículos para os quais a instalação do eCall é obrigatória, em particular no que se refere aos veículos motorizados de duas rodas;
21. Convida a Comissão a aprofundar o desenvolvimento dos requisitos de resistência à colisão para a homologação de veículos, bem como a incluí-los em futuras revisões da legislação, que também devem integrar os mais recentes critérios dos ensaios de colisão Euro NCAP que verificam o impacto da colisão noutros veículos e utilizadores vulneráveis da estrada, com vista a assegurar a harmonização de normas mínimas e a uniformizar a segurança dos passageiros;
22. Insta a Comissão e os Estados-Membros a prestarem apoio às cidades no que se refere à criação de bases de dados de limites de velocidade, de modo a promover a implantação da tecnologia de adaptação inteligente da velocidade, conforme exigido pelo Regulamento relativo à segurança geral;
23. Salienta que é possível reduzir significativamente a frequência de acidentes entre veículos pesados e utilizadores vulneráveis da estrada através da utilização generalizada de sistemas de assistência à mudança de direção; realça que estes sistemas passarão a ser obrigatórios para os novos tipos de camiões em 2022, bem como para todos os novos camiões, a partir de 2024; insta a Comissão a estabelecer um programa de ação europeu em matéria de sistemas de assistência à mudança de direção, com vista a promover os benefícios desta tecnologia, e incentiva as partes interessadas a instalarem-na voluntariamente, assim que seja possível, nos veículos novos e existentes; louva as iniciativas que apoiam a introdução voluntária de sistemas de assistência à mudança de direção; exorta a Comissão e os Estados-Membros a apoiarem financeiramente a instalação de sistemas de assistência à mudança de direção nos veículos novos e existentes;
24. Sublinha que a manipulação e a fraude que implicam elementos de segurança eletrónicos, como os sistemas avançados de assistência ao condutor, acarretam elevados riscos para a segurança, devendo ser dada resposta a esse problema através de formação específica dos inspetores no que toca ao controlo da integridade do software;
25. Insta a Comissão a desenvolver normas relativas aos manequins utilizados em ensaios de colisão que correspondam a outras características, como a idade, o género, a altura e a estatura, tanto dos utilizadores que seguem no veículo como dos que se encontram fora dele;
26. Exorta os Estados-Membros a oferecerem incentivos fiscais e insta as seguradoras privadas a oferecerem regimes de seguro automóvel atrativos para a compra e utilização de veículos com as mais elevadas normas de segurança; insta a Comissão a rever a legislação relacionada com a rotulagem dos automóveis, a fim de incluir, tanto em linha como no ponto de venda, informações adicionais acerca da classificação de segurança de veículos novos;

27. Congratula-se com o requisito de tornar obrigatórios os avisos de cinto de segurança para todos os assentos, ao abrigo do Regulamento relativo à segurança geral revisto, e insta a Comissão a elaborar normas para os requisitos de informação sobre os parâmetros de segurança dos sistemas de retenção para crianças; insta os Estados-Membros a lançarem campanhas de sensibilização destinadas aos pais e tutores sobre a segurança das crianças no transporte rodoviário para continuar a sensibilizar para a necessidade de utilizar cintos de segurança, incluindo nos assentos de trás, atendendo aos riscos para a segurança dos ocupantes de muitos veículos atualmente em circulação (e que serão utilizados durante ainda muitos anos) que não dispõem da referida tecnologia de aviso de cinto de segurança;
28. Exorta a Comissão, em consonância com a resolução do Parlamento, de 27 de abril de 2021, sobre o relatório de execução sobre os aspetos de segurança rodoviária do pacote «Inspeção Técnica Automóvel», a ter devidamente em conta os progressos técnicos no que diz respeito aos dispositivos de segurança dos veículos previstos no novo Regulamento relativo à segurança geral e a incluir sistemas de segurança avançados no âmbito da próxima revisão do pacote «Inspeção Técnica Automóvel», por forma a assegurar que sejam verificados durante as inspeções técnicas periódicas; insta, neste contexto, as autoridades competentes a garantirem formação adicional aos inspetores que efetuam as inspeções técnicas periódicas, bem como a melhoria das competências e a requalificação destes inspetores; apela a requisitos de autodiagnóstico dos veículos mais rigorosos para evitar que sistemas avançados de assistência à condução, concebidos para reforçar a segurança, que não funcionem corretamente, acabem por ser um perigo;
29. Lamenta o facto de as disposições do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» relativas à inspeção da imobilização da carga não serem obrigatórias; exorta a Comissão a propor um reforço dessas disposições na próxima revisão do pacote;
30. Salienta que é necessário envidar mais esforços para evitar a fraude de quilometragem e, assim, garantir a qualidade e a segurança dos veículos em segunda mão; convida, por conseguinte, os Estados-Membros a utilizarem o sistema de intercâmbio de dados de conta-quilómetros desenvolvido pela Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (DG MOVE) da Comissão, a plataforma EU MOVEHUB e o seu módulo ODOCAR, resultantes do projeto-piloto proposto pelo Parlamento relativo a um sistema europeu para limitar a fraude de quilometragem (OREL);
31. Exorta a Comissão a propor um novo quadro regulamentar harmonizado para os veículos automatizados, a fim de assegurar, mediante testes exaustivos, incluindo em condições reais de condução, que os veículos automatizados funcionem de forma absolutamente segura para os respetivos condutores e outros utilizadores da estrada, nomeadamente no que diz respeito à sua interação com veículos convencionais e utilizadores vulneráveis da estrada;
32. Solicita à Comissão que, entretanto, avalie os riscos para a segurança rodoviária inerentes aos sistemas de assistência à condução atualmente disponíveis, nomeadamente em termos de confiança excessiva e distração dos condutores; insta a Comissão a ponderar a introdução de um requisito de equipar os dispositivos móveis e eletrónicos dos condutores com um «modo de condução seguro» e a instalação normalizada de

outros instrumentos tecnológicos para reduzir as distrações durante a condução;

33. Sublinha o facto de, conforme assinalado pela Comissão no seu plano de ação estratégico da UE para a segurança rodoviária, a adjudicação de contratos públicos proporcionar uma oportunidade interessante para influenciar positivamente a segurança rodoviária; insta a Comissão a ter explicitamente em conta o facto de, no âmbito da contratação pública de serviços de transporte público rodoviário de passageiros, a proposta mais vantajosa em termos económicos dever ser avaliada com base na melhor relação preço-qualidade, que também deve incluir elementos como a segurança dos veículos, a inovação, a qualidade, a sustentabilidade e aspetos sociais; exorta os Estados-Membros e as autoridades adjudicantes a considerarem os aspetos de segurança como um dos principais critérios de adjudicação dos contratos públicos de serviços de transporte público rodoviário;
34. Observa que os novos dispositivos de mobilidade pessoal suscitam igualmente uma série de preocupações graves relacionadas não só com a segurança dos próprios dispositivos, mas também com a sua utilização segura no tráfego; lamenta que apenas alguns Estados-Membros tenham adotado legislação nesta matéria e que a falta de harmonização na UE possa criar confusão e dificultar o cumprimento das regras locais por visitantes; exorta a Comissão a ponderar a criação de um quadro de homologação para estes novos dispositivos de mobilidade e a emitir orientações destinadas aos Estados-Membros sobre a gestão dos aspetos de segurança, incluindo as regras de trânsito aplicáveis à utilização segura desses dispositivos; relembra à Comissão e aos Estados-Membros a necessidade de organizar, a nível nacional e da UE, campanhas de sensibilização e de educação sobre a utilização segura de dispositivos de micromobilidade, com especial destaque para os utilizadores vulneráveis da estrada, como as crianças, os idosos e as pessoas com mobilidade reduzida; insta a Comissão e os Estados-Membros a partilharem melhores práticas no que se refere a uma utilização mais segura de tais dispositivos;
35. Exorta a Comissão a atualizar os requisitos da base de dados da UE sobre os acidentes de circulação rodoviária (CARE) e a incorporar a identificação de colisões com dispositivos de micromobilidade, como as trotinetes elétricas e outras bicicletas movidas a eletricidade; insta os Estados-Membros a aplicarem medidas de segurança preventivas concretas a nível nacional, regional ou local, em conformidade com as informações da base de dados CARE;

Utilização segura das estradas

36. Assinala que, segundo um estudo da Comissão, se estima que o álcool cause cerca de 25 % do número total de vítimas mortais de acidentes rodoviários, ao passo que as drogas estarão na origem de 15 % das mortes na estrada⁸; observa que a recomendação da UE sobre níveis máximos de álcool no sangue permitidos data de 2001; insta a Comissão a atualizar as suas recomendações e a incluir nas mesmas um quadro que preveja tolerância zero quanto aos limites para a condução sob o efeito do álcool e a introduzir uma recomendação da UE que vise tolerância zero para drogas psicoativas ilícitas, assim como normas em matéria de controlos na estrada centrados na condução

⁸ Estudo da Comissão, de 18 de fevereiro de 2014, sobre a prevenção da condução sob a influência do álcool através da utilização de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool.

sob a influência de drogas; salienta que a harmonização dos níveis de alcoolemia permitidos na UE para todas as categorias de veículos facilitará as comparações no âmbito dos ICD relativos à sobriedade nas estradas; convida a Comissão a elaborar orientações sobre a rotulagem dos medicamentos que afetam a capacidade de condução de veículos e a lançar campanhas de informação para sensibilizar os serviços médicos, inclusive os médicos de família, neste domínio; exorta a Comissão a incluir igualmente nas recomendações revistas orientações sobre a instalação de dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool, centradas particularmente nos infratores reincidentes, nas pessoas que cometem uma infração grave pela primeira vez e nos condutores profissionais;

37. Observa que o excesso de velocidade é um fator fundamental em cerca de 30 % dos acidentes rodoviários mortais e um fator agravante na maior parte dos acidentes; insta a Comissão a apresentar uma recomendação no sentido da aplicação de limites de velocidade seguros, em consonância com a abordagem do Sistema Seguro, para todos os tipos de estrada, tais como velocidades máximas de 30 km/h por defeito em zonas residenciais e zonas com um elevado número de ciclistas e peões, com possibilidade de limites mais elevados nas principais artérias rodoviárias, com proteções adequadas para os utilizadores vulneráveis da estrada; exorta os Estados-Membros a darem prioridade ao controlo da velocidade e a uma comunicação de elevada qualidade sobre a centralidade da velocidade e a respetiva gestão; insta os Estados-Membros a aplicarem sanções para desencorajar o excesso de velocidade, incluindo sistemas de pontos de penalização, bem como a ponderarem a introdução de cursos de sensibilização em matéria de velocidade, destinados a reabilitar os infratores;
38. Faz notar que, de acordo com estimativas da Comissão⁹, são detetadas anualmente 10 milhões de infrações rodoviárias graves na UE, relacionadas com o excesso de velocidade, passagem do sinal vermelho e condução sob o efeito do álcool, cometidas por não residentes; reconhece os progressos realizados desde 2015 na criação de um quadro para a execução transfronteiras de sanções relativas a infrações às regras de trânsito rodoviário, mas lamenta que o atual quadro para a execução transfronteiras dessas sanções definido na Diretiva relativa à execução transfronteiras não assegure de forma adequada a investigação com vista à execução das sanções ou o reconhecimento de decisões relativas à imposição de sanções; considera que uma melhor execução transfronteiras das regras de trânsito rodoviário aumentaria o cumprimento dessas regras e teria um efeito dissuasor, reduzindo assim os comportamentos perigosos e melhorando a segurança rodoviária; insta a Comissão, neste contexto, a abordar as questões acima referidas na próxima revisão da diretiva e a avaliar a questão do reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir e dos pontos de penalização, bem como a rever o âmbito de aplicação da diretiva de modo a incluir a imposição do pagamento de portagens, a fim de prevenir a condução perigosa e preservar a qualidade das infraestruturas;
39. Recorda que a Diretiva relativa à carta de condução estabeleceu um modelo harmonizado de carta de condução da UE e introduziu requisitos mínimos para a obtenção da carta de condução; constata que a diretiva terá de ser atualizada no que diz

⁹ Avaliação de impacto inicial da Comissão, de 15 de março de 2019, sobre a revisão da Diretiva de Execução Transfronteiras.

respeito aos novos desenvolvimentos tecnológicos no domínio da tecnologia dos veículos e das infraestruturas e da automatização dos veículos, bem como dos programas de formação, sobretudo para os condutores profissionais; insta a Comissão a desenvolver normas mínimas para a formação dos condutores e a educação em matéria de segurança rodoviária, alinhando gradualmente, à escala da UE, a forma, os conteúdos e os resultados das aulas de condução, instando ainda a Comissão a ponderar a inclusão, no âmbito da iminente revisão da Diretiva relativa à carta de condução, da matriz dos Objetivos de Educação dos Condutores, que compreende três categorias: conhecimentos e competências, fatores que aumentam os riscos e autoavaliação; apela, além disso, à introdução de um sistema gradual para a obtenção da carta de condução que incentive os novos condutores a adquirir mais experiência em competências de nível superior (como a «circulação à vista», a autoavaliação e a perceção dos riscos) e a limitar determinadas atividades de alto risco, como a condução noturna e com passageiros, tendo simultaneamente em conta as necessidades de mobilidade das pessoas que vivem em zonas remotas e o acesso limitado aos transportes públicos; insta, ademais, a Comissão a prosseguir a harmonização das normas mínimas para os formadores no domínio da condução e circulação, incluindo a formação contínua, a formação em matéria de perceção de riscos e competências mínimas de educação e comunicação mais rigorosas; constata, com preocupação, que foram comunicados casos de emissão irregular de cartas de condução em vários Estados-Membros e exorta a Comissão a acompanhar esta questão;

40. Insta a Comissão a analisar a possibilidade de tornar obrigatórias, para efeitos de obtenção da carta de condução para todas as categorias de veículos motorizados de duas rodas, a frequência de formação teórica e prática e a realização de um exame;
41. Exorta a Comissão a desenvolver ICD sobre a oferta, nos Estados-Membros, de educação sobre a segurança rodoviária e a mobilidade, bem como a desenvolver ferramentas da União para conceber, implementar e avaliar esse tipo de educação; incentiva todos os Estados-Membros a garantirem a oferta de educação de elevada qualidade em matéria de segurança rodoviária, que deve ter início na escola e ser parte de uma aprendizagem contínua ao longo da vida;
42. Observa que a pandemia de COVID-19 levou à expansão do setor dos serviços de entrega ao domicílio e, especificamente, à utilização de veículos comerciais ligeiros e de veículos motorizados de duas rodas, como ciclomotores e bicicletas, impulsionando o aparecimento de novos tipos de trabalho em plataformas e modelos empresariais; insta a Comissão a assegurar que condutores profissionais de comerciais ligeiros recebam formação adequada e a abordar a questão da fadiga e do excesso de velocidade dos condutores, em particular devido ao grande aumento do número de entregas ao domicílio; exorta ainda a Comissão a ponderar o reforço do regime de inspeções técnicas e a introdução da obrigação de controlos adicionais para os veículos comerciais ligeiros utilizados pelos prestadores de serviços de entrega de encomendas, uma vez atingida uma quilometragem específica, e a ponderar a possibilidade de alargar esta obrigação a outros veículos destas categorias utilizados para outros fins comerciais, no âmbito da revisão do pacote «Inspeção Técnica Automóvel»; solicita à Comissão que apresente uma recomendação sobre a segurança do pessoal que efetua entregas que contenha requisitos para os empregadores e as empresas garantirem o fornecimento e a utilização de equipamento de segurança e de veículos seguros, bem como a formação

em ferramentas digitais que o pessoal possa ter de utilizar, como aplicações e plataformas interativas;

43. Manifesta-se profundamente preocupado com a fadiga dos condutores enquanto causa de acidentes rodoviários no transporte comercial de mercadorias e de passageiros; exorta a Comissão, neste contexto, a assegurar que a Diretiva 89/391/CEE do Conselho relativa à saúde e segurança dos trabalhadores¹⁰ seja corretamente aplicada no que diz respeito aos aspetos de segurança rodoviária; insta a Comissão a introduzir um ICD relativo à fadiga dos condutores no transporte comercial de mercadorias e de passageiros; solicita à Comissão e aos Estados-Membros que aumentem o número de zonas de estacionamento seguras na RTE-T e assegurem a sua adaptação às necessidades dos condutores e forneçam informações sobre a sua disponibilidade através de um sítio Web atualizado e convivial; insta a Comissão a avaliar se a instalação, nas cabines de veículos pesados de mercadorias, de sistemas de ar condicionado ou equivalentes é suscetível de ter um impacto positivo na fadiga dos condutores e na segurança rodoviária, dado que estes sistemas podem funcionar independentemente do motor principal;
44. Salienta que uma resposta eficaz e completa após um acidente inclui, para além dos cuidados médicos e da reabilitação, a prestação de apoio psicológico e social, o reconhecimento das vítimas e uma investigação exaustiva para identificar as causas dos acidentes e medidas para evitar a sua repetição no futuro, bem como processos penais e civis, se for caso disso; insta os Estados-Membros a estabelecerem uma colaboração mais estreita entre as suas autoridades de segurança rodoviária e o setor da saúde, a fim de impor a utilização correta dos corredores de emergência para acelerar as operações de salvamento; exorta, além disso, a Comissão e os Estados-Membros a disponibilizarem financiamento suficiente para infraestruturas de emergência eficientes, incluindo serviços médicos aéreos, em particular nas regiões remotas, montanhosas e insulares; insta a Comissão a tornar obrigatória a formação em primeiros socorros aquando da próxima revisão da Diretiva relativa à carta de condução; exorta os Estados-Membros a consagrarem o conceito de corredores de emergência nos seus códigos nacionais de autoestradas e a lançarem mais campanhas de sensibilização; recorda a importância de um seguimento eficaz por parte dos serviços de apoio à vítima;
45. Exorta os Estados-Membros a desenvolverem as suas principais redes de traumatologia e a adotarem orientações para a cooperação mútua, a fim de permitir que os serviços de cuidados de emergência tratem rapidamente os doentes, inclusive além-fronteiras;
46. Salienta que uma aplicação deficiente das regras de trânsito rodoviário compromete os esforços para lograr a «Visão Zero»; incentiva os Estados-Membros a definirem, nos seus planos de segurança rodoviária, objetivos anuais no que se refere à aplicação e ao cumprimento e a garantirem o respetivo financiamento adequado, assim como a realizarem e publicarem uma análise anual dos objetivos alcançados e resultados obtidos; sublinha que somente as atividades de execução e educação coerentes bem explicadas e bem divulgadas podem ter um efeito duradouro no comportamento dos condutores; observa que a eficiência é reforçada se o processamento das multas por infrações detetadas for, em grande medida, automatizado;

¹⁰ JO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

47. Regista que a utilização de um telemóvel ou de outros dispositivos eletrónicos durante a condução ou a circulação prejudica significativamente a capacidade de condução e desempenha um papel importante em 10-30 % das colisões rodoviárias; insta os Estados-Membros a introduzirem sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas para a utilização de telemóveis, incluindo sanções não financeiras, a fim de aumentar a sensibilização para os riscos envolvidos e melhorar a aplicação da legislação;

Um quadro adaptado ao futuro

48. Salienta que os fatores externos e as tendências sociais emergentes colocam desafios sem precedentes à segurança rodoviária no âmbito da estratégia da UE para 2030 e mais além; assinala que a UE deve abrir caminho à implantação atempada dos veículos conectados e automatizados e avaliar os possíveis riscos de combinar, em tráfego misto, esses veículos com veículos tradicionais e utilizadores vulneráveis da estrada; insta a Comissão a avaliar plenamente o impacto nas zonas urbanas e no ambiente de um maior número de veículos automatizados em circulação; salienta que poderá ser necessário atualizar as infraestruturas para garantir que os veículos automatizados e semiautomatizados operem em segurança, melhorando, simultaneamente, a segurança dos veículos convencionais e proporcionando assim benefícios a todos os utilizadores da estrada;
49. Insta os Estados-Membros a criarem regimes de abate de veículos com condições ecológicas, a fim de incentivar a compra e a utilização de veículos mais seguros, limpos e eficientes em termos energéticos, bem como a renovação das frotas de veículos pública e privada; solicita à Comissão e aos Estados-Membros que cooperem com BEI para estudar novos regimes de financiamento para facilitar investimentos em frotas de veículos e serviços de transporte seguros e sustentáveis;
50. Assinala que os dados desempenharão um papel fulcral na melhoria da segurança rodoviária; recorda que os dados a bordo dos veículos são extremamente valiosos para a gestão do tráfego, as inspeções técnicas e a análise de acidentes; exorta a Comissão a criar um quadro para o acesso aos dados a bordo dos veículos para além do mercado da reparação, em conformidade com o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados¹¹, exclusivamente para fins de investigação de acidentes; salienta, a este respeito, a importância dos dados digitais armazenados nos aparelhos de registo de ocorrências (EDR) para a realização de análises exaustivas de acidentes, a fim de melhorar a segurança rodoviária; insta a Comissão a assegurar que todos os elementos de dados relevantes para uma análise aprofundada de acidentes e para a investigação em matéria de segurança rodoviária (incluindo a localização, a data e a hora) sejam registados e armazenados pelo EDR;
51. Recorda que embora a segurança rodoviária seja uma responsabilidade partilhada por todos os intervenientes e autoridades pertinentes a nível da UE, nacional e local, a UE deve assumir uma liderança vigorosa para garantir que a segurança rodoviária continue a ser uma prioridade no que toca ao transporte rodoviário para ajudar a colmatar as disparidades de segurança entre os Estados-Membros e garantir que a UE continue a ser um líder mundial neste domínio; salienta a responsabilidade da UE para promover a cooperação e o intercâmbio de boas práticas com países terceiros, como o Reino Unido,

¹¹ JO L 119 de 4.5.2016, p. 1.

a fim de aplicar a Declaração de Estocolmo sobre Segurança Rodoviária; insta a Comissão e os Estados-Membros a assegurarem que os objetivos da política de segurança rodoviária da UE se apliquem a toda a programação externa pertinente e a desenvolverem um sistema eficaz de intercâmbio de informações sobre infrações às regras de trânsito com os países vizinhos não pertencentes à UE, a fim de melhorar a aplicação da legislação, assegurando, ao mesmo tempo, que qualquer partilha de informações seja sujeita a salvaguardas, auditorias e condições de supervisão rigorosas, em plena conformidade com as regras aplicáveis da UE;

52. Convida a Comissão, tendo em vista a próxima revisão do pacote «Mobilidade Urbana», a promover sinergias entre medidas de segurança e de sustentabilidade nas zonas urbanas; apela, neste contexto, à redefinição das prioridades em termos de infraestruturas de transportes em zonas urbanas, inclusive à reafetação de espaços públicos, por forma a abandonar progressivamente os transportes motorizados individuais e promover modos de transporte sustentáveis, mais seguros e saudáveis, como por exemplo os transportes públicos, a circulação a pé e de bicicleta, tendo em consideração as necessidades especiais dos utilizadores vulneráveis da estrada, como as crianças, as pessoas com deficiência e os idosos; apela a investimentos adicionais e a cofinanciamento, por parte dos instrumentos de financiamento da UE, em prol de zonas de estacionamento e outras zonas de conectividade da mobilidade à entrada de zonas urbanas, proporcionando um acesso fácil a diferentes modos de transporte público, tendo em conta a necessidade de reduzir o congestionamento urbano e as emissões de CO₂; saúda a intenção do BEI de apoiar programas de investimento ambiciosos para ajudar as autoridades públicas a fomentar a mobilidade sustentável a nível local e regional, incluindo planos de mobilidade urbana sustentável e projetos de transportes públicos; insta a Comissão a integrar melhor os objetivos e as ações da UE em matéria de segurança rodoviária nas orientações relativas aos planos de mobilidade urbana sustentável, acompanhando e promovendo as melhores práticas, incluindo o estabelecimento de um indicador sobre a utilização eficaz dos fundos da UE para melhorar a segurança rodoviária urbana;
53. Observa que as zonas rurais compõem aproximadamente 83 % do território da UE e que nelas reside 30,6 % da sua população; salienta que as zonas rurais e as zonas escassamente povoadas, em particular, carecem de infraestruturas de transportes de qualidade e de serviços regulares de transportes coletivos, o que tem um impacto direto na segurança rodoviária; assinala ainda que 54 % das mortes na estrada na UE ocorrem em estradas rurais; sublinha que a melhoria da acessibilidade, conectividade e segurança rodoviária das zonas rurais deve ser incorporada na Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente; insta a Comissão a ter esta estratégia em consideração na futura comunicação sobre a visão a longo prazo para as zonas rurais;
54. Realça a necessidade de promover uma abordagem integrada para concretizar os objetivos da «Visão Zero» e fomentar a colaboração intersetorial, incluindo a cooperação com as ONG, a sociedade civil e com as empresas e a indústria a nível regional, nacional e da UE; insta as empresas, incluindo as PME, a, em conformidade com a Declaração de Estocolmo, agirem em prol da segurança rodoviária, através da aplicação de princípios do Sistema Seguro em todas as suas cadeias de valor, bem como de práticas internas nos seus processos de contratação, produção e distribuição, e apela a que incluam informações sobre o desempenho de segurança nos seus relatórios sobre a

sustentabilidade e nos seus sítios Web oficiais; insta também as empresas, incluindo as PME, se for caso disso, a disponibilizarem formação específica em matéria de segurança rodoviária aos seus condutores, bem como a ponderarem a incorporação da função de «gestor de mobilidade», com vista a coordenar e otimizar as necessidades de mobilidade da empresa no que se refere ao transporte de bens e de trabalhadores em toda a cadeia logística;

55. Insta a Comissão a cooperar com os Estados-Membros, a sociedade civil e outras partes interessadas importantes no desenvolvimento de uma cultura de segurança rodoviária à escala europeia; congratula-se com o lançamento do prémio para a segurança rodoviária urbana da UE, no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade, e com a modernização da Carta Europeia da Segurança Rodoviária, a maior plataforma da sociedade civil sobre segurança rodoviária; exorta a Comissão a organizar, nos próximos anos, uma iniciativa em prol do «Ano Europeu da Segurança Rodoviária», no âmbito do quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030; defende, além disso, no contexto do Ano Europeu das Cidades mais Verdes em 2022, a criação, o financiamento e a monitorização de um rótulo «cidade mais segura», que se deve basear em critérios assentes nas mais elevadas normas de segurança rodoviária para todos os utilizadores e em espaços públicos mais acessíveis, incluindo uma melhor qualidade do ar e uma redução das emissões de CO₂;
56. Reconhece o Dia Mundial da Memória das Vítimas de Tráfego Rodoviário, que se realiza todos os anos no terceiro domingo de novembro, para recordar os muitos milhões de pessoas que morreram ou ficaram gravemente feridas nas estradas do mundo, agradecer aos serviços de emergência pelo seu trabalho e refletir sobre os enormes encargos e custos para as famílias, as comunidades e os países, resultantes desta calamidade diária e persistente; reconhece formalmente este dia e insta o Conselho Europeu e a Comissão a fazerem o mesmo, organizando um evento anual apoiado pelas três instituições;
57. Considera que, a fim de implementar adequadamente as próximas etapas da política de segurança rodoviária da UE no âmbito da estratégia de mobilidade sustentável e inteligente geral, são necessárias novas capacidades no domínio da segurança rodoviária, designadamente no que diz respeito às funções de coordenação, acompanhamento e avaliação e ao apoio técnico à estratégia global; insta, neste contexto, a Comissão a ponderar a criação de uma agência europeia de transportes rodoviários para apoiar o transporte rodoviário sustentável, seguro e inteligente ou – se tal não for viável – a confiar esta tarefa a uma agência já existente;
-
- ◦
58. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão e aos governos e parlamentos dos Estados-Membros.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. Contexto e considerações gerais

Cerca de um milhão de acidentes rodoviários ocorrem todos os anos na UE. Só em 2019, houve 23 000 vítimas mortais e 120 000 feridos graves. O número semanal de mortes em acidentes rodoviários na UE é equivalente ao que resultaria se caísse um avião jumbo causando a morte de todas as pessoas – cerca de 500 – a bordo. Não obstante a UE e os seus Estados-Membros terem realizado progressos substanciais em matéria de segurança rodoviária nas últimas décadas, a relatora está ciente de que esses números são chocantes e salientam, da forma mais dramática, que a segurança rodoviária deve constituir uma prioridade a nível político, social e pessoal. Além do mais, estes números dizem respeito a tragédias próximas, que acarretam um enorme custo para a sociedade. É por esta razão que a visão a longo prazo da UE consiste em aproximar-se o mais possível de zero vítimas mortais no transporte rodoviário até 2050 (*«Visão Zero»*).

A relatora está firmemente convicta de que a nossa sociedade deve deixar de aceitar mortes e ferimentos graves na estrada. O nosso direito fundamental à mobilidade não deve traduzir-se numa taxa de mortalidade na estrada e esse princípio deve orientar todas as decisões em matéria de segurança rodoviária. Neste contexto, a relatora deplora profundamente a estagnação significativa do número de mortes e ferimentos graves nas estradas da UE desde 2013 e lamenta que o objetivo estratégico das *«Orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020»*, de reduzir o número de mortes em acidentes de viação em 50 % entre 2010 e 2020, não tenha sido alcançado. Além disso, as disparidades entre os Estados-Membros no que toca ao desempenho em matéria de segurança rodoviária continuam a ser significativas e as novas tendências e desafios no nosso modo de vida e de circulação, afetadas igualmente pelos progressos tecnológicos, têm de ser urgentemente abordadas.

Tudo o que precede torna evidente que ainda temos um longo caminho a percorrer e que é necessário envidar muitos esforços antes de nos aproximarmos da *«Visão Zero»*. Ao mesmo tempo, destaca-se também a necessidade de induzir uma mudança de paradigma na forma como abordamos a segurança rodoviária.

O Conselho Europeu já deu um passo nesse sentido ao subscrever a Declaração de Valeta em março de 2017, reafirmando os compromissos e as metas no domínio da segurança rodoviária. Na sequência das conclusões do Conselho, a Comissão adotou uma nova abordagem em matéria de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030, reafirmando a sua ambiciosa visão a longo prazo e fixando o objetivo de reduzir as mortes e – pela primeira vez – os ferimentos graves em 50 % até 2030. Essa estratégia foi inicialmente introduzida pela Comissão, em maio de 2018, no pacote *«A Europa em Movimento»* e no Plano de Ação Estratégico para a Segurança Rodoviária que o acompanha. Quase um ano mais tarde, com a adoção do Quadro Estratégico da UE para a Segurança Rodoviária 2021-2030 – Próximas etapas da campanha *«Visão Zero»*, a Comissão definiu de que forma esta política poderia ser traduzida em ações.

A novidade desse quadro estratégico é a adoção da chamada abordagem *«sistema seguro»*, que visa reformular a política de segurança rodoviária, centrando-se na prevenção de mortes e ferimentos graves através de quatro elementos fundamentais: veículos seguros, infraestrutura segura, utilização segura das estradas e melhores cuidados após acidentes, e necessita de uma

governança reforçada a nível da UE. De acordo com a abordagem relativa ao «sistema seguro», as mortes e os ferimentos graves são em grande medida evitáveis, embora continuem a ocorrer colisões.

Assim, é oportuno que o Parlamento Europeu apresente uma resolução política sobre a segurança rodoviária. O presente relatório constitui a resposta formal do Parlamento à nova abordagem da Comissão acima referida e ao respetivo Quadro Estratégico da UE para a Segurança Rodoviária 2021-2030.

Neste contexto, a relatora congratula-se com o novo quadro estratégico, com os novos objetivos estabelecidos e com a adoção da abordagem «sistema seguro». A relatora considera que este quadro estratégico, acompanhado de uma vontade política e de medidas coordenadas a nível da UE, assim como a nível nacional, local e regional, tem potencial para funcionar como um instrumento valioso para inverter a estagnação dos índices e criar estradas mais seguras para todos, melhorando assim o bem-estar social.

O relatório faz uma análise de todos os aspetos do novo quadro estratégico e proporciona uma avaliação da forma como a UE tenciona implementar as ações propostas, definindo prioridades e propondo novas iniciativas a nível nacional e da União.

À luz de algumas das próximas iniciativas legislativas da Comissão, a relatora apela à adoção de propostas específicas para reforçar a segurança rodoviária no Regulamento RTE-T, na revisão do pacote «Mobilidade Urbana», na Diretiva relativa à carta de condução, na Diretiva relativa à aplicação transfronteiras das sanções relativa a infrações relacionadas com a segurança rodoviária e no pacote «Inspeção Técnica Automóvel».

Além disso, uma vez que a segurança rodoviária é uma competência partilhada, as novas propostas são um incentivo para que a Comissão adote recomendações dirigidas aos Estados-Membros. Há que destacar que as recomendações da Comissão em matéria de segurança rodoviária se revelaram um instrumento muito valioso para impulsionar mudanças políticas nos Estados-Membros.

2. Principais questões e posição da relatora

2.1. Quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – próximas etapas da campanha «Visão Zero»

Tal como referido, a relatora congratula-se com o novo quadro estratégico em matéria de segurança rodoviária, com os novos objetivos estabelecidos e com a adoção da abordagem «sistema seguro».

A introdução de um primeiro conjunto de oito indicadores-chave de desempenho (ICD) permitirá uma análise mais específica do desempenho dos Estados-Membros e a identificação de lacunas. A relatora solicita objetivos em matéria de ICD relativos a resultados até 2023 e insta os Estados-Membros e as respetivas autoridades competentes a empenharem-se plenamente na recolha desses dados.

A política de segurança rodoviária da UE só pode ser implementada através de um compromisso político adequado e da afetação de recursos financeiros adequados. Por essas razões, a relatora solicita aos Estados-Membros que afetem uma parte do seu orçamento à segurança rodoviária e que o combinem com fundos da UE, a fim de obter melhores resultados.

2.2 Infraestruturas seguras

A qualidade de todas as infraestruturas rodoviárias e os respetivos níveis de segurança intrínseca representam um fator essencial para a proteção dos utentes da estrada. A relatora considera que os Estados-Membros e a Comissão têm de conferir prioridade aos investimentos que geram os maiores benefícios em termos de segurança rodoviária aquando da definição ou construção de novas infraestruturas.

Além disso, os utentes da estrada devem estar cientes da respetiva qualidade e nível de segurança. Um primeiro passo importante foi feito com a cartografia dos riscos e a classificação de segurança das autoestradas e estradas principais introduzida na recente revisão das regras da UE em matéria de segurança da infraestrutura rodoviária. No entanto, a relatora salienta que, com base em critérios estabelecidos de comum acordo, todas as estradas europeias devem ser sistematicamente avaliadas e classificadas.

Além disso, a próxima revisão do Regulamento RTE-T deve incluir medidas destinadas a reforçar ainda mais a segurança rodoviária nos nós urbanos e melhorar a segurança operacional ao longo do ciclo de vida das infraestruturas críticas.

2.3 Veículos seguros

A circulação de veículos mais seguros nas estradas é outro elemento fulcral da abordagem «sistema seguro». As características técnicas avançadas dos veículos, a automatização e a micromobilidade figuram entre os desafios aos quais tem de responder o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária.

Com a recente revisão do Regulamento relativo à segurança geral, tornar-se-ão obrigatórios, a breve trecho, os equipamentos avançados dos veículos, tais como sistemas de adaptação inteligente da velocidade e sistemas de emergência de apoio à permanência na faixa de rodagem. A relatora congratula-se com essa revisão, apela à adoção de legislação derivada ambiciosa que vise acompanhar a evolução técnica e apoia a inclusão desses equipamentos de segurança avançados no âmbito da próxima revisão do pacote «Inspeção Técnica Automóvel». A relatora salienta igualmente a necessidade de propor um novo quadro regulamentar harmonizado para os automóveis automatizados, a fim de garantir que estes funcionem de forma segura.

No que se refere aos dispositivos de mobilidade pessoal, a Comissão é convidada a apresentar um quadro de homologação para os novos dispositivos de mobilidade e a emitir orientações sobre as regras de trânsito e a respetiva utilização, destinadas aos Estados-Membros.

2.4 Utilização segura das estradas e melhores cuidados após acidentes

O álcool causa cerca de 25 % de todas as mortes na estrada e, juntamente com o excesso de velocidade, é uma das duas principais causas de mortes na estrada. Por conseguinte, a relatora adota uma posição clara a favor da tolerância zero para a condução sob a influência do álcool. O mesmo princípio é igualmente aplicável às drogas psicoativas ilícitas. Por conseguinte, o relatório apela à definição de normas em matéria de controlos na estrada centrados na condução sob a influência de drogas.

Relativamente à velocidade, a relatora considera que os limites de velocidade seguros, em

consonância com a abordagem «sistema seguro», têm de ser aplicadas a todos os diferentes tipos de estrada. Um bom exemplo é a velocidade máxima de 30 km/h nas zonas residenciais e nas zonas onde passam muitos ciclistas e peões. Muitas cidades europeias adotaram esta boa prática, com resultados consideráveis em termos de segurança rodoviária e melhoria da qualidade de vida.

A relatora sublinha o número preocupante de infrações rodoviárias cometidas por não residentes e salienta a necessidade de reforçar ainda mais a eficácia do atual quadro para a execução transfronteiras de sanções relativas a infrações às regras de trânsito rodoviário na próxima revisão da diretiva.

A relatora considera igualmente que a introdução de medidas para incentivar os novos condutores a adquirirem mais experiência, como parte da Diretiva relativa à carta de condução, assim como a sua atualização contínua para ter em conta a evolução tecnológica dos veículos e das infraestruturas resultará numa utilização mais segura das estradas.

Há cada vez mais camionetas, veículos motorizados de duas rodas e bicicletas nas estradas urbanas, uma vez que o setor da entrega ao domicílio cresceu substancialmente, também devido à pandemia de COVID-19. Uma elevada percentagem de acidentes rodoviários está diretamente ligada à qualidade das condições de trabalho dos condutores profissionais. Por conseguinte, a relatora sugere medidas para combater a fadiga dos condutores e melhorar a segurança do pessoal dos serviços de entrega.

Os cuidados rápidos e eficazes após a colisão revelaram-se, em muitos casos, um fator essencial para reduzir a gravidade dos ferimentos. A este respeito, a relatora apela a uma colaboração mais estreita entre as autoridades de segurança rodoviária e o setor da saúde e à formação obrigatória em primeiros socorros para todos os condutores no âmbito da Diretiva relativa à carta de condução.

A aplicação das regras de trânsito é um elemento essencial para uma utilização mais segura das estradas. Segundo a relatora, uma mudança duradoura no comportamento de condução só pode ser alcançada através de um financiamento adequado, de metas anuais e de medidas de execução bem explicadas e divulgadas.

2.5 Um quadro adaptado ao futuro

A capacidade para acompanhar de perto e adotar novas mudanças sociais e avanços tecnológicos contínuos tem de ser uma característica intrínseca da política da UE em matéria de segurança rodoviária. Por exemplo, nos próximos anos, os veículos automatizados circularão nas mesmas estradas que os veículos convencionais e os utentes vulneráveis. A relatora reconhece plenamente os riscos que podem advir dos vários desafios que se colocam à segurança rodoviária e solicita à UE que prepare o terreno para os enfrentar.

À luz da evolução futura e com o objetivo de reforçar ainda mais a segurança rodoviária, a relatora solicita igualmente um quadro para o acesso aos dados a bordo dos veículos para além do mercado da reparação, em pleno respeito do Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados. A relatora considera que o acesso aos dados a bordo dos veículos deve ser concedido apenas para fins de investigação de acidentes e de inspeção técnica.

Além disso, o relatório confere especial atenção aos utentes vulneráveis da estrada. Até à data,

a melhoria da segurança dos veículos e outras medidas de segurança rodoviária beneficiaram principalmente os utilizadores de automóveis. A relatora realça que a segurança dos peões, ciclistas e outros grupos demográficos (por exemplo, utentes idosos da estrada, utentes com mobilidade reduzida) não deve ser comprometida. Adicionalmente, o facto de haver mais pessoas que circulam a pé, de bicicleta e de transportes públicos não só aumentará os níveis de segurança rodoviária, como contribuirá também para alcançar os nossos objetivos em matéria de clima. É por esta razão que a relatora favorece as sinergias entre medidas de segurança e sustentabilidade e apela à redefinição das prioridades em termos de infraestruturas nas zonas urbanas densas.

A relatora salienta a participação ativa da sociedade civil e dos parceiros sociais como condição prévia para alcançar a «visão zero». O quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária deve incluir um sistema abrangente de sensibilização, assim como incentivos a todas as partes interessadas para melhorar a segurança nas estradas. A relatora reconhece, neste contexto, a importância do Prémio para a Segurança Rodoviária Urbana da UE, bem como da intenção da Comissão de revitalizar a Carta Europeia da Segurança Rodoviária e vai mais longe, solicitando a organização atempada de um «Ano Europeu da Segurança Rodoviária».

Por último, a relatora considera que uma estrutura de governação reforçada se reveste da maior importância tendo em vista a implementação adequada da política de segurança rodoviária da UE, no âmbito da estratégia geral de mobilidade sustentável e inteligente. Inspirando-se nos anteriores contributos das agências europeias em prol da segurança noutros modos de transporte, o relatório insta a Comissão a continuar a apoiar o transporte rodoviário seguro, explorando a viabilidade da criação de uma nova agência.

ANEXO: LISTA DAS ENTIDADES OU PESSOAS DE QUEM A RELATORA RECEBEU CONTRIBUIÇÕES

A seguinte lista é elaborada a título meramente facultativo, sob a responsabilidade exclusiva da relatora. A relatora recebeu das seguintes entidades ou pessoas singulares contribuições aquando da preparação do presente projeto de relatório sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – Recomendações para as próximas etapas da campanha «Visão Zero» (2021/2014(INI));

Entidade e/ou pessoa singular
Comissão Europeia – DG MOVE
Conselho Europeu para a Segurança dos Transportes (CEST)
Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF)

**INFORMAÇÕES SOBRE A APROVAÇÃO
NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO**

Data de aprovação	17.6.2021
Resultado da votação final	+: 44 -: 1 0: 3
Deputados presentes no momento da votação final	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Złotowski
Suplentes presentes no momento da votação final	Ignazio Corrao, Clare Daly

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL
NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

44	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg

1	-
NI	Dorien Rookmaker

3	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções