



Bruxelas, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

ANEXO

da

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ
DAS REGIÕES**

EUROPA EM MOVIMENTO

Mobilidade sustentável para a Europa: segura, conectada e limpa

Anexo 1: Plano de ação estratégico para a segurança rodoviária

O presente anexo descreve medidas específicas previstas para o atual mandato da Comissão, ou seja, até ao final do 3.º trimestre de 2019. **Estas medidas são estabelecidas com um calendário específico.** Obviamente que tal não pode condicionar a ação da próxima Comissão, estabelecendo ao invés medidas adicionais previstas para o período após 2019 de forma indicativa e **sem um calendário específico.**

1. Reforço da governação da segurança rodoviária

Com vista a contrariar a tendência de estagnação dos valores da segurança rodoviária na UE e para uma aproximação do objetivo a longo prazo das zero vítimas mortais em acidentes de viação na UE até 2050 («visão zero»), é necessária uma nova abordagem. O quadro da política de segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030, que deve ser pormenorizadamente elaborado até 2019, assenta na **abordagem de Sistema Seguro**, que implica a definição de **objetivos** claros, o acompanhamento dos progressos com a ajuda de um conjunto de **indicadores de desempenho principais** diretamente associados à prevenção de mortes e feridos graves para todos os utentes da estrada. Tal exige uma **ação coordenada de todos os setores e para todos os utentes da estrada** com uma estrutura de governação reforçada.

Ações-chave em matéria de governação

A Comissão irá dar corpo aos princípios para um quadro de política para a segurança rodoviária na UE para o período 2021-2030 previsto na presente Comunicação [T2/2019], incluindo

- uma lista de indicadores de desempenho principais que devem ser associados aos resultados pretendidos, estabelecidos em estreita colaboração com os Estados-Membros,
- um mandato reforçado do Grupo de Alto Nível sobre Segurança Rodoviária (composto por altos representantes das administrações nacionais) com vista a incluir recomendações estratégicas e contributos frequentes, e
- o novo papel do embaixador europeu para a segurança rodoviária, uma personalidade notoriamente conhecida, para coordenar os esforços de segurança rodoviária com os Estados-Membros e difundir as boas práticas tanto no interior da UE como internacionalmente.

Ao longo do período-quadro, a Comissão (orientada por um grupo de coordenação transversal às Direções-Gerais) colaborará com os Estados-Membros e as partes interessadas para acompanhar e agilizar os progressos, por exemplo, organizando conferências semestrais sobre os resultados e promovendo compromissos voluntários, nomeadamente no âmbito de uma Carta Europeia da Segurança Rodoviária¹.

2. Um apoio financeiro mais forte para a segurança rodoviária

¹ A Carta Europeia da Segurança Rodoviária é uma plataforma da sociedade civil para a segurança rodoviária, criada pela Comissão Europeia, composta atualmente por mais de 3 500 membros.

Uma alavanca importante ao dispor da UE para agilizar a obtenção de resultados é o apoio a iniciativas de segurança rodoviária com várias soluções de financiamento. As melhorias das infraestruturas podem ser apoiadas por fundos regionais no atual quadro financeiro. Acresce ainda que, no atual convite para o Mecanismo Interligar a Europa, estão a ser disponibilizados 200 milhões de euros para a segurança rodoviária e digitalização. A mais longo prazo, será importante assegurar a **estabilidade e coerência das soluções de financiamento** para melhoria das infraestruturas, outras medidas de segurança rodoviária, bem como um reforço das capacidades.

Ações-chave facilitadoras e de financiamento

A Comissão irá:

- incentivar a utilização de apoio financeiro da UE dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento para melhoria da infraestrutura de segurança rodoviária, nomeadamente em Estados-Membros com um desempenho de segurança rodoviária comparativamente fraco, bem como incentivar a utilização do Mecanismo Interligar a Europa [T2/2018],
- agilizar e reforçar o apoio do financiamento para medidas de segurança rodoviária no próximo quadro financeiro plurianual, tendo presente a complementaridade dos diferentes instrumentos de financiamento [T2/2018],
- investigar como assegurar a estabilidade no financiamento para apoio às medidas de segurança rodoviária no âmbito do próximo quadro financeiro plurianual, como, por exemplo, operações conjuntas de controlo do cumprimento das regras rodoviárias a nível transfronteiriço, organizadas em colaboração com organismos policiais [T3/2018], e
- investigar possibilidades de apoiar financeiramente o reforço de capacidades ao nível dos Estados-Membros, por exemplo, em conexão com estratégias de Sistema Seguro (por exemplo, metodologia de mensuração dos indicadores de desempenho principais) [T3/2019].

Além disso, em estreita colaboração com o Banco Europeu de Investimento, a Comissão explorará o modo como facilitar o acesso das autoridades públicas a um adequado apoio financeiro para a aquisição de frotas mais seguras. Um exemplo poderia ser um eventual Mecanismo para Transportes Mais Seguros ou um alargamento do Mecanismo para Transportes Mais Limpos². A Comissão explorará igualmente o modo como financiar a investigação e a inovação necessárias para o desenvolvimento e aplicação de estratégias de Sistema Seguro.

3. Estradas e bermas de estradas seguras

A abordagem Sistema Seguro para a engenharia rodoviária implica uma adequação da função, da conceção, da configuração e dos limites de velocidade rodoviários com vista a ter em conta o erro humano de forma a que os acidentes não produzam mortes ou feridos graves. A Comissão está atualmente a propor uma revisão da diretiva relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária com vista a impor **mais transparência e uma cartografia dos riscos ao nível da rede** e a alargar o seu âmbito para lá das estradas das redes transeuropeias a **todas as estradas primárias**.

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

Ações-chave para estradas e bermas de estradas seguras

A Comissão irá:

- realizar trabalhos preparatórios e constituir um grupo de peritos cuja função será elaborar um quadro de classificação das estradas que estabeleça uma melhor correspondência entre o limite de velocidade e a conceção e configuração da estrada, em consonância com a abordagem Sistema Seguro [T3/2019], e
- facilitar a partilha de experiências sobre as metodologias do Sistema Seguro entre profissionais (por exemplo, num fórum europeu de auditores de segurança rodoviária) [com a adoção da diretiva revista relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária].

Ao longo do período-quadro, a Comissão procurará identificar outras medidas da UE, tais como uma definição de objetivos de segurança específicos para estradas das redes transeuropeias na próxima revisão das orientações para as redes transeuropeias.

4. Veículos seguros

A UE tem sido bem-sucedida na redução das mortes e dos feridos graves através da melhoria da segurança dos veículos mediante sucessivas iterações do regulamento relativo à segurança geral dos veículos e do regulamento relativo à segurança dos peões. A Comissão está a propor a revisão destes regulamentos com vista a tornar **obrigatórios alguns dispositivos de segurança**, tais como o assistente de velocidade inteligente, a travagem de emergência autónoma (incluindo relativamente a peões e ciclistas) ou uma melhor visão direta para camiões. Em seguida, será importante dar prioridade aos trabalhos da UE e das Nações Unidas no desenvolvimento de novos regulamentos para a segurança dos veículos (por exemplo, o sistema de travagem de emergência autónoma para camiões que incluam a deteção de peões e ciclistas e normas de visão direta). A **contratação pública** constitui igualmente uma oportunidade interessante para influenciar de forma positiva o ritmo de adoção de tecnologias de segurança.

Além disso, a Comissão está a propor a revisão do regulamento relativo à rotulagem dos pneus com vista a melhorar as informações para os consumidores, nomeadamente no que respeita ao **desempenho de segurança dos pneus**.

Ações-chave em matéria de veículos seguros

A Comissão irá:

- começar a avaliar se a reconversão da frota existente (nomeadamente de autocarros e camiões) com sistemas avançados de assistência ao condutor é viável e economicamente rentável [T4/2018], e
- incentivar os Estados-Membros a ponderar, ao mesmo tempo que salvaguarda concorrência no mercado interno, a introdução de incentivos nacionais com vista a dar prioridade a tecnologias comprovadas através de vários meios, incluindo a contratação pública, políticas de viagens seguras, incentivos fiscais e de seguros [T2/2018].

A Comissão procurará compromissos voluntários, assumidos, por exemplo, por

- entidades patronais/associações de transportadores rodoviários de mercadorias (por exemplo, utilizando veículos com os dispositivos de segurança mais recentes antes de estes serem exigidos por lei),
- autoridades públicas (por exemplo, cidades que nos seus contratos públicos favorecem a compra de carros mais seguros, e não apenas os mais limpos, para as respetivas frotas),
- fabricantes (por exemplo, o lançamento de dispositivos de segurança que vão além dos requisitos mínimos para todos os segmentos de preços),
- companhias de seguros (por exemplo, alterando a estrutura de prémios favorecendo veículos mais seguros),
- o setor de aluguer e partilha de automóveis (por exemplo, promovendo carros seguros na atividade de locação e aluguer de automóveis, manutenção regular), e
- escolas de condução (por exemplo, na formação de condutores e motociclistas novos e existentes para utilizarem os novos dispositivos de segurança dos veículos).

A Comissão avaliará a necessidade de mais medidas, incluindo, no que respeita à regulamentação sobre pneus, para testes de aderência a pneus usados, no que respeita ao quadro jurídico do controlo técnico dos veículos a motor, incluindo medidas para combater a eventual manipulação de veículos pelos proprietários/titulares, e no que respeita a dar um maior destaque às considerações de segurança na legislação de contratação pública da UE.

5. Utilização de estradas seguras

O **comportamento** de segurança dos utentes da estrada (velocidade, utilização de equipamento de proteção como, por exemplo, cintos de segurança e capacetes de proteção, condução sem álcool e outras drogas, condução de carros, motociclos, bicicletas e andar a pé sem distrações) e a respetiva **aplicação** são também cruciais na prevenção e mitigação de acidentes graves. A proposta de revisão do regulamento relativo à segurança geral dos veículos e do regulamento relativo à segurança dos peões abrange alguns dispositivos que prometem grandes ganhos de segurança (assistente de velocidade inteligente, tecnologia de reconhecimento de sonolência, interfaces normalizadas para dispositivos de bloqueio do veículo por excesso de álcool).

Ações-chave em matéria de utilização de estradas seguras

A Comissão irá:

- começar a avaliar as opções com vista a melhorar a eficácia da diretiva na aplicação transfronteiras da legislação no domínio das infrações rodoviárias, com base numa avaliação realizada em 2016 [T4/2018],
- lançar um estudo quanto à viabilidade de uma eventual iniciativa legislativa em matéria de reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir [T1/2019],
- transpor o regulamento da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), tornando obrigatórios os avisos do cinto de segurança para todos os bancos [T4/2018],
- colaborar com os Estados-Membros com vista a permitir as condições necessárias para o funcionamento do assistente de velocidade inteligente passível de ser ignorado, incluindo no que respeita à disponibilidade de limites de velocidade num formato digital, bem como ponderar a viabilidade e a admissibilidade futura de assistentes de velocidade inteligentes que não possam ser ignorados [T3/2019], e

- começar a avaliar o modo como reforçar a recomendação da UE relativa ao teor de álcool no sangue permitido, por exemplo, recomendando limites mais rigorosos para condutores profissionais e/ou condutores recém-encartados, bem como fornecendo orientações quanto à utilização de dispositivos de bloqueio do veículo por excesso de álcool [T3/2018].

A Comissão procurará compromissos voluntários, assumidos, por exemplo,

- pelas entidades patronais/associações de transportadores rodoviários de mercadorias (por exemplo, um reforço do ensino e da sensibilização entre os condutores profissionais, indo além dos requisitos legais para a formação de condutores profissionais),
- pelo setor da educação (por exemplo, tornando a segurança rodoviária parte do programa curricular normal) e pelas organizações dos utilizadores (por exemplo, promovendo um comportamento seguro, tendo em conta fatores de idade e género),
- pelas autoridades públicas (por exemplo, exigindo a instalação de dispositivos de bloqueio de veículos por excesso de álcool em contratos públicos),
- pelos operadores de viagens de autocarro (por exemplo, campanhas de sensibilização para os cintos de segurança), e
- pelas empresas de táxis e de partilhas de veículos (por exemplo, equipando a sua frota com cadeiras para crianças).

A Comissão procurará igualmente incentivar e apoiar a investigação ao abrigo do futuro programa de investigação e inovação relativamente ao desenvolvimento de métodos de ensaio e ferramentas mais baratas para a deteção de drogas, bem como em relação à avaliação automática da aptidão para a condução e evitar a desatenção, incluindo a distração provocada por sistemas eletrónicos integrados nos veículos. A Comissão avaliará se deve impor avisos de cinto de segurança eletrónicos individuais nos autocarros e se deve elaborar um código de boas práticas com o setor com vista a assegurar que os telefones e os sistemas de informação no interior dos automóveis são concebidos de modo a permitir uma utilização segura. A Comissão identificará a necessidade de tomar outras medidas, por exemplo, relativamente à definição e aplicação do conceito de «velocidade segura»; capacetes para ciclistas e vestuário de proteção para motociclistas; e/ou graduação das cartas de condução para condutores recém-encartados.

6. Resposta rápida e eficaz às emergências

Cuidados eficazes após acidentes, incluindo um transporte rápido para as instalações corretas por pessoal qualificado, reduzem as consequências das lesões. Neste contexto, devem ser acompanhados de perto os efeitos do lançamento do serviço **eCall**, o serviço automático de chamadas de emergência em caso de acidente.

Ações-chave em matéria de resposta às emergências

A Comissão irá:

- começar a avaliar o efeito do eCall e avaliar o eventual alargamento a outras categorias de veículos (veículos pesados de mercadorias, autocarros, motociclos e tratores agrícolas) [T3/2019], e
- facilitar contactos mais próximos entre as autoridades de segurança rodoviária e o setor da saúde para avaliar outras necessidades práticas e de investigação (por exemplo, como

assegurar uma correspondência das lesões com o pessoal qualificado e as instalações médicas adequadas) [T3/2018].

A Comissão procurará compromissos voluntários, assumidos, por exemplo,

- pelos operadores de transportes públicos e comerciais (por exemplo, fornecendo formação em primeiros socorros aos condutores),
- pelos fabricantes (por exemplo, com a instalação do eCall em automóveis novos de tipos existentes ou a sua reconversão),
- pelas companhias de seguros (por exemplo, reduzindo os prémios de seguros para automóveis que tenham o eCall instalado).

7. Segurança rodoviária com futuro garantido

A **conectividade e a automatização** revelam um potencial enorme em termos de segurança rodoviária a longo prazo, sendo contudo necessário abordar os seus riscos, por exemplo, no que respeita à **cibersegurança** e ao funcionamento de veículos altamente automatizados no **tráfego misto**. Por conseguinte, como parte do pacote de mobilidade, a Comissão propõe uma estratégia abrangente em matéria de mobilidade conectada e automatizada.

A **economia colaborativa** (por exemplo, os sistemas de partilha de automóveis e bicicletas) e algumas **medidas ambientais** oferecem oportunidades para benefícios mútuos quando são conjugadas com medidas de segurança rodoviária, (por exemplo, ambientes mais seguros e atrativos para caminhar e andar de bicicleta), embora também envolvam riscos, como a presença de mais utilizadores não protegidos nas estradas.

Qualquer iniciativa futura terá de ter em conta as necessidades específicas de **utentes da estrada vulneráveis** e de diferentes **grupos de utentes** (idade, género, incapacidades). Além disso, o domínio da **segurança no trabalho** pode exigir uma ação reforçada.

Ações-chave em matéria de problemas emergentes

A Comissão irá:

- adotar especificações em matéria de sistemas cooperativos para transportes inteligentes (ato delegado ao abrigo da diretiva relativa a sistemas de transporte inteligentes), incluindo comunicações de veículo-a-veículo e de veículo-a-infraestrutura³ [T4/2018],
- colaborar estreitamente com as partes interessadas para lançar um processo com vista ao desenvolvimento de um código de conduta para uma transição segura a níveis superiores de automatização, de forma a assegurar que os requisitos e os procedimentos têm plenamente em conta as questões de segurança rodoviária (tráfego misto, interação com outros utentes da estrada, circulação em pelotão), assegurando nomeadamente a coerência entre as regras de trânsito nacionais e evitando a contradição com as regras europeias sobre veículos [T3/2019], e
- criar um desafio ou prémio Cidade Segura [T3/2019].

A Comissão procurará compromissos voluntários, assumidos, por exemplo,

- pelos operadores, gestores de frotas e transportadores (por exemplo, adotando uma política de segurança rodoviária da empresa),

³ Ver COM(2018) 283 - Comunicação: «A caminho de uma mobilidade automatizada: uma estratégia da UE para a mobilidade do futuro».

- pelas associações comerciais (por exemplo, fornecendo orientações sobre segurança rodoviária às PME, nomeadamente no que respeita à segurança das carrinhas de entregas nas zonas urbanas), e
- pelas autoridades nacionais (por exemplo, seguindo exemplos de boas práticas de combate e campanhas contra a manipulação de veículos).

Ao longo do período-quadro, a Comissão avaliará a necessidade de outras medidas da UE, tais como a promoção da harmonização de interfaces homem/máquina instaladas em veículos de forma a assegurar que todos os condutores e utilizadores possam interagir com os veículos sem comprometer a segurança e resolver o acesso a dados a bordo dos veículos. A Comissão avaliará se deve rever legislação relativa a licenças de condução, controlo técnico dos veículos, formação de condutores profissionais e tempo de condução para ter em conta os desenvolvimentos da mobilidade colaborativa, conectada e autónoma. Além do mais, a Comissão explorará aspetos de segurança rodoviária no planeamento da mobilidade urbana, segurança no trabalho, aptidão para conduzir e novos modelos empresariais no transporte pessoal.

A Comissão incentivará e apoiará também a investigação e a inovação ao abrigo do próximo programa-quadro, com o objetivo de informar a política de segurança rodoviária, incluindo relativamente a novos padrões de mobilidade e alterações sociais, a interação entre humanos e tecnologia, nomeadamente interfaces homem/máquina e a transição segura para a automatização, a aplicação da lei e a segurança.

8. O papel global da UE: exportação da segurança rodoviária

A ênfase da Comissão na segurança rodoviária fora da UE está nos seus vizinhos imediatos, nomeadamente os países dos **Balcãs Ocidentais** e da **Parceria Oriental**, que estão a preparar-se para assinar declarações de segurança rodoviária durante o ano de 2018, bem como a Turquia.

Além disso, deve ser abordado o papel da segurança rodoviária da UE em relação às **Nações Unidas** e, nomeadamente, em relação à Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa.

Ações-chave para melhorar a segurança rodoviária fora da UE

A Comissão irá:

- desenvolver ainda mais a cooperação em matéria de segurança rodoviária com os vizinhos da UE, nomeadamente os Balcãs Ocidentais e a Parceria Oriental, com base em declarações de segurança rodoviária que serão adotadas em 2018, nomeadamente pela partilha das melhores práticas e apoiando o reforço das capacidades [T3/2018].

A Comissão também avaliará o modo como podemos reforçar a coordenação das regras de trânsito (Convenções de Genebra e de Viena das Nações Unidas), incluindo ao nível da UE, para que as regras de trânsito possam ser adaptadas de um modo harmonizado para uma mobilidade colaborativa, conectada e autónoma. E a Comissão explorará o modo como cooperar com iniciativas de financiamento internacionais, tais como o Fundo Fiduciário para a Segurança Rodoviária das Nações Unidas.