



**Bruxelas, 8 de junho de 2017
(OR. en)**

9994/17

TRANS 252

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de: Secretariado-Geral do Conselho

para: Delegações

n.º doc. ant.: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

Assunto: Conclusões do Conselho sobre a segurança rodoviária – que subscrevem a Declaração de Valeta de março de 2017
– Conclusões do Conselho (8 de junho de 2017)

Junto se envia, à atenção das delegações, as conclusões do Conselho sobre a segurança rodoviária, que subscrevem a Declaração de Valeta (Valeta, 28-29 de março de 2017), adotadas pelo Conselho na sua 3545.ª reunião, realizada em 8 de junho de 2017.

CONCLUSÕES DO CONSELHO

sobre a segurança rodoviária

– que subscrevem a Declaração de Valeta de março de 2017 –

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

1. FAZENDO O BALANÇO dos trabalhos contínuos desenvolvidos, através de diversas políticas, no intuito de melhorar a segurança rodoviária;
2. TOMANDO NOTA da publicação, pela Comissão, de estatísticas sobre a mortalidade em acidentes de viação na União em 2016¹;
3. CONGRATULANDO-SE com a conferência ministerial sobre segurança rodoviária organizada em Valeta pela Presidência maltesa em 29 de março de 2017,
4. SUBSCREVE o conteúdo da declaração de Valeta sobre segurança rodoviária reproduzida no anexo das presentes conclusões;
5. CONVIDA os Estados-Membros a continuarem a envidar esforços e a cooperarem no intuito de honrarem os compromissos assumidos na referida declaração;
6. CONVIDA a Comissão a associar-se a esses esforços e a ter em conta a declaração ao elaborar a próxima estratégia de segurança rodoviária da União.

¹ Comissão Europeia, comunicado de imprensa IP/17/674 de 28 de março de 2017.

1. Os Ministros dos Transportes dos Estados-Membros da União Europeia, reunidos em Valeta a 29 de março de 2017 sob a Presidência maltesa do Conselho da União Europeia, reiteram o compromisso de melhorar a segurança rodoviária. A persistência de um elevado número de vítimas mortais em acidentes de viação (26 100 mortes na UE em 2015) e de lesões corporais graves resultantes de acidentes de viação constitui um problema societal importante, causando sofrimento humano e custos económicos inaceitáveis, estimados em cerca de 50 mil milhões de euros por ano só em acidentes mortais² e em mais de 100 mil milhões de euros se se tiverem em conta os acidentes graves³.
2. Embora se verifique uma tendência constante e encorajadora no sentido de cumprir a meta comum de reduzir para metade o número de mortes na estrada entre 2010 e 2020 – objetivo subscrito pelo Conselho da União Europeia em 2010⁴ –, a taxa de redução da mortalidade estabilizou nos últimos anos. O número de vítimas mortais e de feridos graves constatado entre os peões e ciclistas é especialmente preocupante. Tornou-se, assim, extremamente difícil atingir a meta proposta e, se não se intensificarem esforços, essa meta poderá não ser cumprida.
3. A melhoria da segurança rodoviária não deverá ser medida contando apenas o número de mortes na estrada; o número de feridos graves, cinco vezes superior ao das vítimas mortais de acidentes de viação, não se afigura menos preocupante². Respeitando o espírito da resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas sobre a melhoria da segurança rodoviária em todo o mundo⁵, haverá que ambicionar, como objetivo global, a adoção de medidas de redução adequadas. A consecução desse objetivo terá de ser acompanhada através de dados comparáveis e fiáveis, comunicados utilizando uma definição comum. Tais dados terão de ser cuidadosamente analisados graças a um trabalho de colaboração entre os Estados-Membros e a Comissão Europeia, por forma a que, com base na sua solidez, se possam tomar medidas complementares adequadas para reduzir o número de acidentes na próxima década.

² Comissão Europeia, estudo sobre segurança rodoviária com vista à avaliação intercalar das orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020, 2015, p. 19.

³ Comissão Europeia, comunicado de imprensa IP/16/863 de 31 de março de 2016.

⁴ Conclusões do Conselho sobre segurança rodoviária, 2 de dezembro de 2010, ponto 21, doc. 16951/10.

⁵ Resolução A/70/260, abril de 2016.

4. No que diz respeito à segurança rodoviária, a situação varia muito entre os Estados-Membros. Nos casos em que a segurança rodoviária se situa abaixo da média da União Europeia, haverá que desenvolver um esforço especial, apoiado numa estreita cooperação e no intercâmbio de conhecimentos entre os Estados-Membros.
5. O excesso de velocidade, a condução sob o efeito do álcool ou de estupefacientes ou ainda a distração ou o cansaço durante a condução continuam a figurar entre as principais causas de acidentes rodoviários. A não utilização de equipamento de proteção aumenta ainda mais a gravidade das lesões corporais. Assim, deverá ser prestada especial atenção à melhoria do comportamento dos utentes da estrada.
6. Existe já um vasto leque de instrumentos especificamente relacionados com uma melhor aplicação das regras de trânsito tanto nos Estados-Membros como a nível transnacional, com uma melhor educação e sensibilização dos utentes da estrada e com a melhoria das infraestruturas e da segurança dos veículos, tendo em conta a idade e o resultado das inspeções técnicas. Esses instrumentos deverão ser prontamente aplicados.
7. Com base no princípio da subsidiariedade, a segurança rodoviária constitui uma responsabilidade partilhada, que exige que as instituições da União Europeia, os Estados-Membros, as autoridades locais e regionais, a indústria e a sociedade civil adotem em conjunto medidas concretas.
8. Os Estados-Membros procurarão:
 - a) Continuar a reforçar as medidas necessárias para reduzir para metade o número de vítimas mortais de acidentes rodoviários na UE até 2020, tomando como referência o ano de 2010;
 - b) Intensificar a cooperação entre si e as respetivas autoridades competentes, bem como com a sociedade civil, os institutos de investigação e o setor privado, em especial no que respeita aos planos e estratégias de segurança rodoviária que seguem uma abordagem integrada ou baseada no risco (como o chamado "sistema seguro");
 - c) Ter em conta os ciclistas⁶ e os peões nos planos de mobilidade, políticas e medidas de segurança e, sempre que possível, ponderar a possibilidade de criar infraestruturas próprias;

⁶ A declaração do Luxemburgo sobre a utilização da bicicleta como modo de transporte ecológico, de outubro de 2015, refere especificamente a política de utilização dos velocípedes.

- d) Melhorar a segurança dos utentes da estrada mediante o desenvolvimento de infraestruturas rodoviárias mais seguras, tendo presente a possibilidade de alargar a aplicação dos princípios de gestão da segurança das infraestruturas a estradas para além das integradas na Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T);
- e) Estabelecer um diálogo com as partes interessadas, no âmbito do planeamento da mobilidade urbana, sobre a possibilidade de alargar e de aplicar a redução dos limites de velocidade (por exemplo, para 30 km/h) nas zonas de alto risco, especialmente nas zonas onde estão presentes pessoas que trabalham, circulam de bicicleta e brincam;
- f) Assegurar a efetiva implantação do sistema de chamadas de emergência (*e-Call*) e encurtar o tempo de reação dos serviços de socorro;
- g) Promover a realização de investigações aprofundadas utilizando amostras representativas de colisões ou acidentes rodoviários graves, e analisando os dados para identificar domínios de intervenção prioritários;
- h) Prosseguir, em paralelo com os esforços para atingir a meta de redução dos acidentes mortais para 2020, os trabalhos no sentido de: i) reduzir o número de feridos graves em acidentes rodoviários; e ii) comunicar dados fiáveis e comparáveis utilizando uma definição comum com base na escala internacional de lesões MAIS3+⁷ até 2018;
- i) Estabelecer como meta a redução para metade do número de feridos graves na UE até 2030, tendo como referência o ano de 2020, utilizando essa definição comum e no quadro de uma estratégia global de segurança rodoviária para esse período;
- j) Continuar a desenvolver medidas que assegurem a prestação de assistência pós-acidente e a rápida reabilitação e reinserção social das vítimas de acidentes de viação, em cooperação com os intervenientes dos poderes públicos pertinentes, nomeadamente aqueles que representam as vítimas de acidentes de viação;

⁷ *Maximum Abbreviated Injury Scale* (escala máxima abreviada de lesões), um índice de 1 a 6.

- k) Aplicar eficazmente as regras em matéria de segurança rodoviária e dar apoio aos organismos encarregados de fazer cumprir a legislação rodoviária graças, nomeadamente, à cooperação e ao intercâmbio de boas práticas, em particular no que respeita ao excesso de velocidade, à condução sob o efeito do álcool ou de estupefacientes, ao desrespeito dos semáforos e das regras dos sinais de trânsito, à distração durante a condução, designadamente devido à utilização de dispositivos móveis, e à não utilização de equipamento de proteção. Há que prestar especial atenção aos instrumentos de prevenção, como, por exemplo, os dispositivos de bloqueio da ignição em caso de ingestão de álcool e outros sistemas técnicos de apoio;
- l) Prosseguir os trabalhos nos organismos internacionais de segurança rodoviária⁸ para ajudar a acelerar a realização de melhorias a nível da segurança rodoviária através de meios técnicos e não técnicos na Europa e não só;
- m) Garantir níveis adequados de financiamento das futuras políticas, programas e ações de investigação no domínio da segurança rodoviária, em conformidade com: i) os objetivos estabelecidos nas estratégias nacionais; e ii) os recursos financeiros dos Estados-Membros;
- n) Promover, juntamente com a Comissão Europeia, uma cultura de segurança rodoviária à escala da Europa assente em valores partilhados e melhorar o comportamento dos utentes da estrada através de ações de educação e formação contínuas e eficazes dirigidas a diferentes grupos, tendo em conta as necessidades específicas dos utentes vulneráveis das vias rodoviárias⁹ e dos condutores profissionais;
- o) Apoiar a implementação de veículos conectados e automatizados compatíveis e interoperáveis, com vantagens comprovadas em termos de segurança, tal como referido na Declaração de Amesterdão¹⁰ e na estratégia da Comissão sobre sistemas cooperativos de transporte inteligentes.¹¹

⁸ Como, por exemplo, os grupos de trabalho da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (Grupo de Trabalho sobre Segurança do Tráfego Rodoviário (Grupo de Trabalho 1), o Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (Grupo de Trabalho 29) e o Grupo de Trabalho sobre o Transporte de Mercadorias Perigosas (Grupo de Trabalho 15)).

⁹ Por "utentes vulneráveis das vias rodoviárias" entende-se os utentes que não se deslocam em veículos motorizados, tais como os peões e ciclistas, bem como os motociclistas e as pessoas com deficiência ou com mobilidade e sentido de orientação reduzidos.

¹⁰ Declaração de Amesterdão sobre a cooperação no domínio da condução conectada e automatizada, abril de 2016.

¹¹ Documento ST 15203/16 (COM(2016) 766 final, novembro de 2016).

9. Os Estados-Membros exortam a Comissão a:

- a) Reforçar a proteção dos utentes da estrada, especialmente dos utentes vulneráveis, assegurando a utilização de novos dispositivos de segurança dos veículos através, nomeadamente, da aceleração da revisão das regras de homologação previstas no regulamento geral de segurança, tal como descrito no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada "Salvar vidas: reforçar a segurança dos veículos na UE"¹²;
- b) Traçar um novo quadro estratégico de segurança rodoviária para a década pós-2020 que inclua uma avaliação dos resultados em termos de segurança rodoviária, tendo em conta as metas e objetivos estabelecidos na presente declaração;
- c) Estudar a possibilidade de reforçar o quadro jurídico da União em matéria de segurança rodoviária, com especial destaque para a cooperação entre Estados-Membros no domínio do reconhecimento mútuo das decisões de inibição de conduzir dos condutores não residentes, sem prejuízo da base ou bases jurídicas adequadas dessas propostas;
- d) Colaborar com todas as partes interessadas para definir projetos e iniciativas que protejam os utentes vulneráveis das vias rodoviárias e facilitem o intercâmbio de conhecimentos e boas práticas entre Estados-Membros no que respeita à investigação de acidentes de viação, bem como às estratégias e campanhas de segurança rodoviária;
- e) Explorar as potencialidades das tecnologias de condução conectada e automatizada e da utilização dos dados já disponíveis nos veículos e infraestruturas de molde a reforçar a segurança rodoviária, garantindo ao mesmo tempo a segurança dos dados;
- f) Garantir que sejam atribuídos os recursos necessários à investigação e aos programas e projetos de promoção da segurança rodoviária na Europa;
- g) Cooperar com os Estados-Membros e outros intervenientes relevantes no que toca ao desenvolvimento de uma cultura de segurança rodoviária à escala europeia.

¹² Documento ST 15705/16 (COM(2016) 787 final, dezembro de 2016).

10. Os Estados-Membros convidam a indústria, em cooperação com a sociedade civil neste setor, a:
- a) Desenvolver sistemas cooperativos de transporte inteligentes, assegurando que os novos serviços e sistemas sejam compatíveis, seguros e interoperáveis a nível europeu;
 - b) Desenvolver e promover novas tecnologias, especialmente as funções de condução automatizada e os sistemas de assistência ao condutor capazes de reduzir os efeitos dos erros humanos e da distração, como, por exemplo, sistemas inteligentes de adaptação da velocidade ou de travagem autónoma de emergência avançados que protejam, em particular, os utentes vulneráveis;
 - c) Promover as potencialidades dos veículos cooperativos, conectados e automatizados no que toca à segurança rodoviária.
11. Realçando a importância de um trabalho contínuo e da cooperação no domínio da segurança rodoviária, os Ministros dos Transportes tomam nota dos contributos prestados e dos compromissos assumidos pelas partes interessadas antes da Conferência de Valeta e no decurso da mesma.
-