

Bruxelas, 19 de fevereiro de 2026
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

NOTA DE ENVIO

de: Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine
DEPREZ, diretora

data de receção: 13 de fevereiro de 2026

para: Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia

Assunto: COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO
COMITÉ DAS REGIÕES
Relatório intercalar sobre a execução do quadro estratégico da UE em
matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2026) 77 final.

Anexo: COM(2026) 77 final

Bruxelas, 13.2.2026
COM(2026) 77 final

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

**Relatório intercalar sobre a execução do quadro estratégico da UE em matéria de
segurança rodoviária para o período 2021-2030**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. INTRODUÇÃO

Todos os anos, perdem-se quase 20 000 vidas nas estradas da UE — um número devastador que não é meramente estatístico, mas sim uma realidade que dilacera as famílias, enluta as comunidades e desperdiça para sempre um potencial humano imensurável. Até cinco vezes mais pessoas — 100 000 pessoas — sofrem lesões nas estradas que alteram substancialmente a sua vida. Estas lesões que alteram a vida frequentemente traduzem-se em incapacidade permanente, dor crónica e perda de meios de subsistência, e têm impactos profundos na qualidade de vida, que vão muito além das vítimas imediatas, abrangendo as famílias, os prestadores de cuidados e as redes de relações sociais mais alargadas.

O custo humano das colisões rodoviárias tem sido a dimensão mais visível e trágica, mas há também o ónus económico dos acidentes rodoviários. Em termos monetários, estimou-se que o custo dos acidentes rodoviários na UE ascenda a 2 % do PIB por ano¹. Estes recursos poderiam alimentar a inovação, a educação, os cuidados de saúde e outros investimentos públicos cruciais. A segurança rodoviária deve ser um pilar da competitividade económica da UE, pois influencia diretamente a circulação eficiente de mercadorias e mão de obra, bem como os custos operacionais das empresas de todos os setores.

A transição para uma mobilidade mais segura e sustentável é igualmente essencial a fim de manter a liderança industrial e a competitividade da UE nos mercados mundiais². Os fabricantes de automóveis europeus e as suas redes de fornecedores estão na vanguarda do desenvolvimento de tecnologias de segurança avançadas, desde sistemas autónomos de travagem de emergência até à conectividade dos veículos, posicionando a UE como líder mundial na inovação no domínio da segurança automóvel. Os compromissos em matéria de segurança rodoviária não só salvam vidas, como também impulsionam o progresso tecnológico, criam emprego altamente qualificado e mantêm a vantagem competitiva da UE no mercado automóvel mundial em rápida evolução. Os investimentos na segurança rodoviária também contribuem para a preparação e a resiliência da UE ao salvaguardar a continuidade e a fiabilidade das infraestruturas rodoviárias críticas e dos serviços conexos, em especial nos casos em que os corredores e nós rodoviários apoiam as necessidades civis e de defesa.

A UE e os seus Estados-Membros estão firmemente empenhados na segurança rodoviária. A nível da UE, tal refletiu-se — mais recentemente — no quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030³, que reiterou os objetivos comuns de reduzir para metade o número de mortos e feridos graves nas

¹ Comissão Europeia, «Handbook on the external costs of transport» [não traduzido para português], 2019 (nova versão a publicar).

² Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada «Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu», COM(2025) 95 final de 5 de março de 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

³ COM(2018) 293: Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada «EUROPA EM MOVIMENTO — Mobilidade sustentável para a Europa: segura, conectada e limpa», anexo I, COM(2018) 293 de 17 de maio de 2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

estradas até 2030⁴ e de alcançar a «Visão Zero», a fim de concretizar uma aproximação da eliminação do número de mortos nas estradas até 2050. Na prossecução destes objetivos, os Estados-Membros adotaram e aplicaram estratégias nacionais, planos de ação e outras expressões de compromisso, como acordos interministeriais e estruturas de cooperação federal.

O quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 seguiu os principais domínios prioritários da abordagem «sistema seguro», incluindo estradas e bermas de estradas mais seguras, veículos mais seguros, uma utilização mais segura das estradas, uma melhor resposta após acidentes e uma melhor recolha e análise de dados. Salientou a importância crucial de dar resposta aos principais fatores de risco — excesso de velocidade, condução sob a influência de álcool, distração e não utilização de equipamento de proteção —, prestando especial atenção aos utilizadores vulneráveis da estrada, como os peões, os ciclistas e os motociclistas.

A presente comunicação é um relatório intercalar sobre os progressos realizados na consecução dos objetivos da UE em matéria de segurança rodoviária, que faz o balanço da evolução registada desde 2019, identifica os desafios emergentes que não foram totalmente previstos no quadro inicial e sugere ajustamentos para assegurar que a UE continua no bom caminho para cumprir os seus objetivos para 2030. A sua análise revela progressos encorajadores em alguns domínios, mas também aponta para algumas lacunas significativas que exigem atenção imediata e uma ação reforçada para salvar vidas, reduzir os encargos económicos e reforçar a competitividade da UE.

1.1. PROGRESSOS NA CONSECUÇÃO DAS METAS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA RODVIÁRIA

Os dados mais recentes demonstram que, em 2024, morreram 19 900 pessoas em acidentes rodoviários na UE, o que representa menos 440 vidas perdidas do que em 2023 — uma diminuição de 2 %⁵. Dado o aumento do número de veículos por pessoa e do número de quilómetros percorridos, trata-se de uma realização significativa, mas também salienta a necessidade de esforços sustentados a todos os níveis.

⁴ Desde então, foi decidido que o ano de referência, a partir do qual se medem os progressos, será 2019.

⁵ Embora tal represente um progresso, a trajetória global fica significativamente aquém da redução anual de 4,6 % necessária para alcançar a meta de reduzir para metade o número de mortes na estrada até 2030.

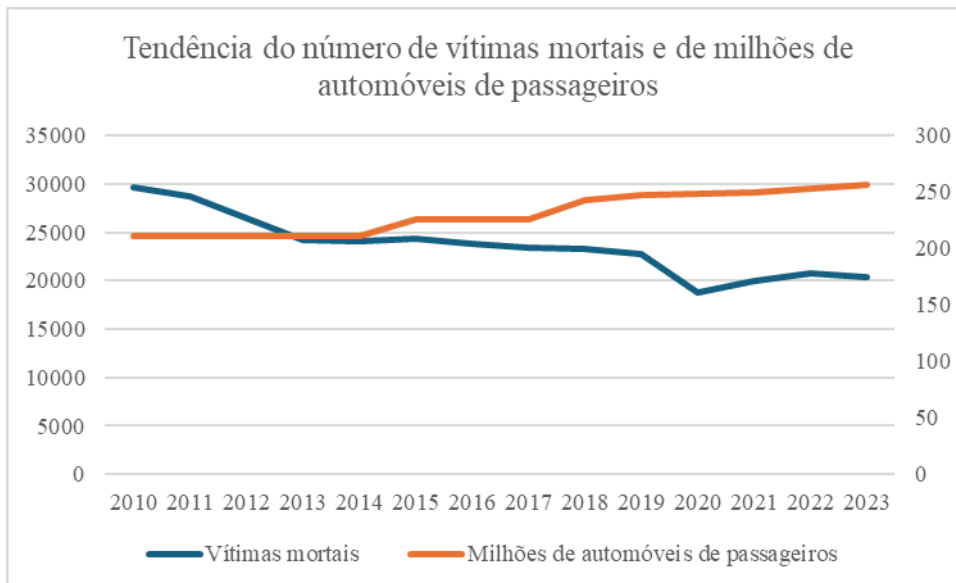


Figura 1 Tendências do número de vítimas mortais e milhões de automóveis de passageiros na UE em 2010-2023. Fontes: base de dados EU CARE sobre acidentes rodoviários; para dados relativos aos automóveis de passageiros, Eurostat (código dos dados em linha [road_eqs_carage](#))

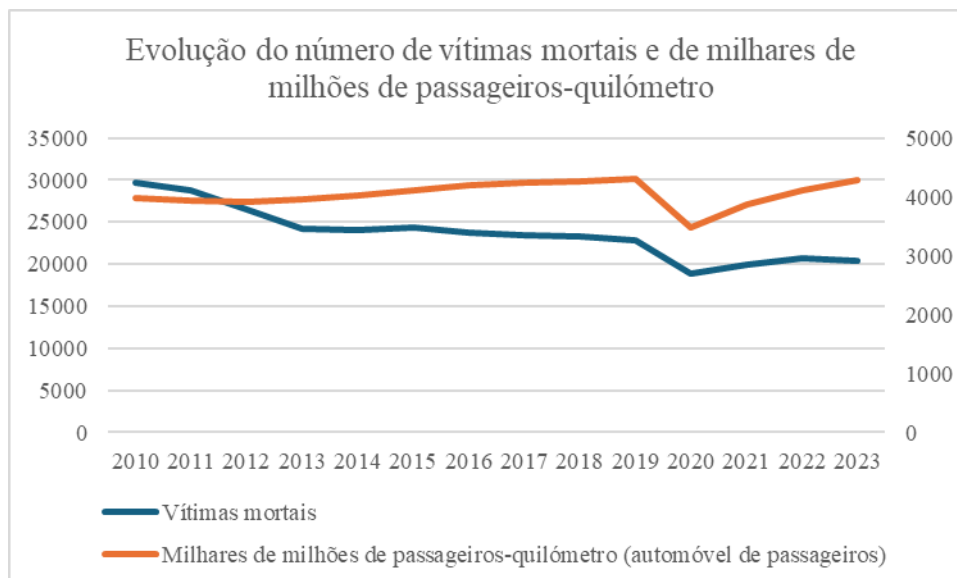


Figura 2 Tendências do número de vítimas mortais e milhares de milhões de quilómetros percorridos pelos automóveis de passageiros na UE em 2010-2023. Fontes: base de dados EU CARE sobre acidentes rodoviários; para dados relativos aos quilómetros-automóvel de passageiros, Eurostat (código dos dados em linha [road_pa_mov](#))

Desde o ano de referência de 2019, as mortes nas estradas diminuíram 12 % em toda a UE, mas esta melhoria oculta diferenças consideráveis entre os Estados-Membros. Apenas um pequeno número de Estados-Membros — Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Eslovénia, Lituânia, Malta e Polónia — está atualmente no bom caminho para alcançar a meta de redução de 50 % até 2030. Alguns Estados-Membros, incluindo a Irlanda e a Estónia, registaram um aumento do número de vítimas mortais nas estradas, enquanto outros, como a França, a Itália e os Países Baixos, registaram apenas melhorias marginais. Em 2024, a taxa de mortalidade variou entre 20 mortes por milhão de habitantes na Suécia e 78 por milhão na Roménia.

Para compreender melhor estas tendências, a Comissão colaborou com os Estados-Membros para acompanhar o seu desempenho em indicadores-chave de desempenho relacionados com a segurança rodoviária. Estes projetos, *Baseline*⁶ e *Trendline*⁷, produziram informações sobre os fatores associados aos riscos de acidente e de lesões, bem como revelaram diferenças significativas entre os países. Ver secção 2 *infra*.

⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.

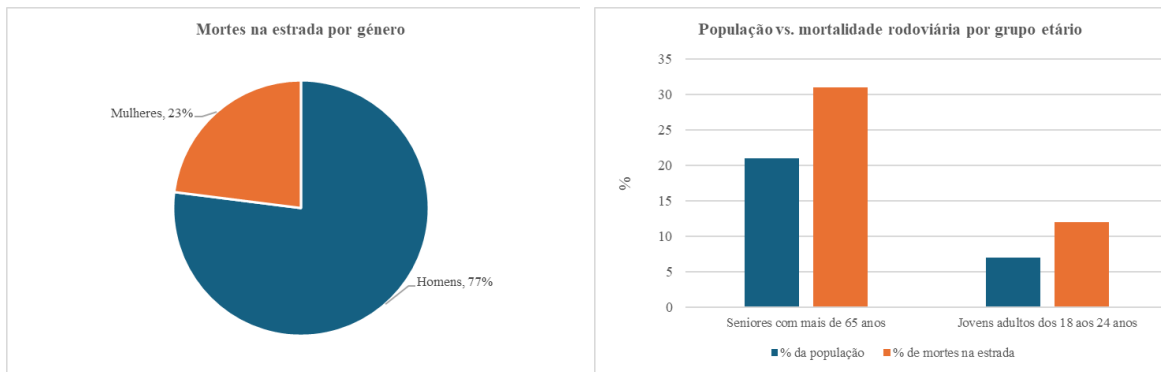


Figura 3 Repartição das mortes nas estradas na UE por sexo e grupos etários, 2023. Fontes: base de dados EU CARE sobre acidentes rodoviários; para dados sobre a população, Eurostat (código dos dados em linha [demo_pjan](#))

Em termos de repartição geográfica e demográfica das vítimas da estrada, surgem algumas tendências claras. As estradas rurais continuam a ser o tipo mais perigoso de estrada. Em termos de vítimas mortais de acidentes rodoviários, o número de homens ultrapassa largamente o de mulheres. A percentagem desproporcionalmente elevada de jovens e idosos na mortalidade rodoviária — especialmente entre as pessoas que andam a pé e de bicicleta — é também uma preocupação crescente.

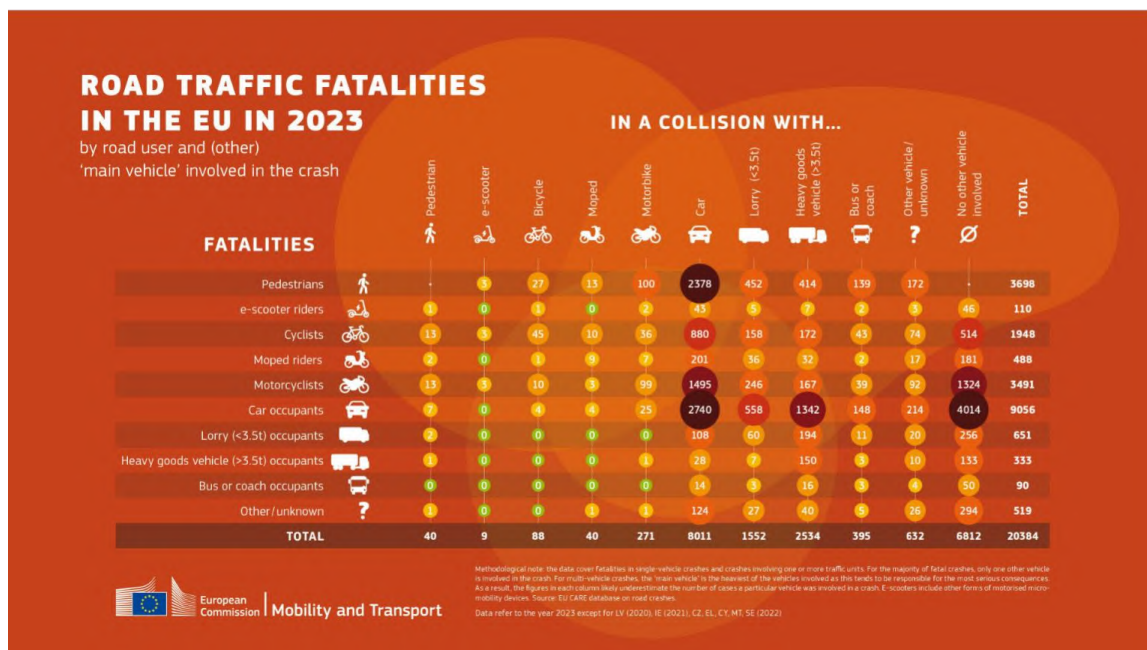


Figura 4 Matriz de colisões mortais em acidentes rodoviários na UE por utilizador da estrada e outros veículos principais envolvidos no acidente, 2023. Fonte: base de dados EU CARE sobre acidentes rodoviários

Em termos absolutos, os ocupantes de automóveis são os mais suscetíveis de morrer em acidentes rodoviários. Representam cerca de 44 % de todas as vítimas mortais, seguindo-se os peões, os motociclistas e os ciclistas. Todavia, em relação ao número de veículos nas estradas, os motociclistas correm um risco muito maior de morrer em caso de acidente rodoviário. Os trabalhadores e o pessoal responsável pela manutenção das estradas constituem um grupo de risco específico. Os relatórios do Observatório Europeu

da Segurança Rodoviária⁸ contém uma análise mais aprofundada destas repartições geográficas e demográficas dos acidentes rodoviários mortais.

Os relatórios demonstram que um elevado número de vítimas mortais entre os ocupantes de automóveis e motociclistas resulta de acidentes com um único veículo, ao passo que os peões e ciclistas são especialmente vulneráveis quando estão envolvidos numa colisão com um automóvel.

Verificou-se desigualdade nos progressos na proteção dos utilizadores vulneráveis da estrada, como os peões, os ciclistas e os utilizadores de dispositivos ligeiros de mobilidade elétrica. Entre 2019 e 2023, morreram cerca de menos 900 peões. No entanto, a redução do número de vítimas mortais entre ciclistas e motociclistas foi muito menor, tendo-se verificado diminuições de cerca de 100 em cada categoria em toda a UE. Nas cidades, quase 70 % das pessoas mortas em acidentes rodoviários eram utilizadores vulneráveis da estrada. Esta percentagem manteve-se persistentemente elevada, o que evidencia a necessidade premente de tomar medidas para melhorar a segurança rodoviária nas cidades.

Ao mesmo tempo, nas estradas da UE registou-se um forte aumento de outros dispositivos de mobilidade pessoal, como trotinetas elétricas, e um aumento proporcional do número de feridos e vítimas mortais nesta categoria. A recolha de dados na base de dados CARE⁹ para esta categoria específica de utilizadores da estrada teve início em 2023. Está agora a ser estudada a forma de dar resposta aos desafios de segurança que esta categoria coloca. Em 2024, um estudo da Comissão¹⁰ analisou os desafios e as oportunidades associados à regulamentação dos dispositivos de mobilidade pessoal e recomendou regras harmonizadas para fazer face à atual fragmentação em toda a UE.

O Grupo de Peritos em Mobilidade Urbana¹¹ emitiu uma série de recomendações¹² centradas na proteção dos utilizadores vulneráveis da estrada. Estas recomendações favorecem a aplicação de um limite de velocidade de 30 km/h nas zonas urbanas como a medida com maior impacto, seguida da elaboração de requisitos de qualidade para as infraestruturas rodoviárias que servem estes grupos, como passagens seguras para peões e vias separadas para peões e ciclistas.

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en?prefLang=pt.

⁹ Base de dados da UE com repartição de dados sobre acidentes rodoviários causadores de morte ou lesões: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en?prefLang=pt.

¹⁰ «Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)» [não traduzido para português], Serviço das Publicações da União Europeia, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Grupo de Peritos em Mobilidade Urbana (E03863) criado pela Decisão C(2022) 5320 final da Comissão.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=pt.

2. PRINCIPAIS FATORES DE RISCO COMPORTAMENTAIS

Apesar de décadas de investimento na segurança rodoviária, campanhas de sensibilização e medidas legislativas, os fatores de risco comportamentais continuam a ceifar vidas. Os principais são a velocidade excessiva ou inadequada, a condução sob a influência de álcool e/ou drogas, a distração e a não utilização do cinto de segurança. Para mais informações sobre cada um destes fatores de risco, consultar a análise publicada no Observatório Europeu da Segurança Rodoviária¹³. Seguem-se alguns exemplos:

Condução sob a influência de álcool: cerca de 25 % das mortes na estrada na UE estão relacionadas com o álcool. Os testes aleatórios no ar expirado realizados na estrada revelam uma elevada conformidade geral com os limites de alcoolemia, de cerca de 98 %. No entanto, mesmo esta taxa de incumprimento aparentemente pequena, de 2 %, traduz-se em cerca de cinco milhões de condutores com faculdades diminuídas nas estradas da UE.

Excesso de velocidade: estima-se que a velocidade excessiva ou inadequada seja diretamente responsável por cerca de 30 % dos acidentes rodoviários mortais na UE. Em muitos países, o cumprimento dos limites de velocidade é inferior a 50 % nas estradas urbanas.

Distração: análises aprofundadas da UE sobre acidentes indicam que a distração do condutor é um fator que contribui para 10 % a 30 % dos acidentes mortais, dependendo do país e da fonte dos dados.

Não utilização de cinto de segurança: mais de um quarto dos ocupantes de automóveis mortos em acidentes não estavam a utilizar cinto de segurança. Os inquéritos de observação demonstram que alguns países comunicam taxas de utilização nos bancos traseiros inferiores a 50 %, o que representa uma lacuna de segurança significativa.

As medidas destinadas a melhorar a segurança rodoviária devem aplicar a abordagem «sistema seguro» para dar resposta a estas questões comportamentais, juntamente com outras medidas que visam melhorar as infraestruturas rodoviárias e a segurança dos veículos, e assegurar cuidados eficazes após acidentes.

3. PRINCIPAIS DESAFIOS SISTÉMICOS

Os dados da execução das estratégias nacionais e da UE, dos planos de ação e de outros documentos estratégicos, bem como dos comentários dos representantes dos Estados-Membros, sugerem que vários desafios sistémicos continuam a impedir a realização de progressos na consecução dos objetivos para 2030.

- **A aplicação coerciva** do código da estrada continua a ser um desafio, com uma escassez estrutural de polícias de trânsito e de sistemas de câmaras automatizadas.
- **Aceitação limitada pela sociedade**, em especial das medidas coercivas. A resistência do público às medidas coercivas automatizadas, à redução dos limites de velocidade e à aplicação de sanções mais rigorosas reflete uma indiferença

¹³ Ver https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en?prefLang=pt para consultar relatórios pormenorizados sobre condução sob a influência de álcool e drogas, equipamento de proteção, como cintos de segurança, distração e velocidade. Ver também https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en?prefLang=pt para consultar um estudo de 2022 sobre a prevenção da condução sob a influência de álcool e drogas.

cultural mais ampla em relação à necessidade de dar prioridade à segurança em detrimento da conveniência da mobilidade. Os exemplos incluem incendiar câmaras de controlo de velocidade e a remoção, por manifestantes, de medidas de moderação do tráfego.

- **Falta de capacidade:** as autoridades responsáveis pelas infraestruturas de segurança rodoviária, pelas adaptações do tráfego e pela aplicação coerciva da lei, em especial a nível municipal, carecem frequentemente de pessoal qualificado. Em muitos Estados-Membros da UE, existe uma escassez persistente de instrutores e examinadores de condução, bem como de pessoas responsáveis pela inspeção técnica de veículos.
- **Financiamento insuficiente:** muitos Estados-Membros não dispõem de orçamentos específicos para a segurança rodoviária a nível nacional e local, pelo que não podem contratar pessoal qualificado para conceber e executar projetos de segurança das infraestruturas rodoviárias ou para manter um número adequado de agentes de controlo.
- **A vontade política** a todos os níveis continua a ser incoerente, sendo a segurança rodoviária muitas vezes tratada como uma questão técnica e não como uma questão política. Uma má compreensão dos impactos económicos, sociais e ambientais dos traumas decorrentes dos acidentes rodoviários pode estar na origem da hesitação em agir.
- Persistem **desafios em matéria de governação**, existindo responsabilidades fragmentadas entre diferentes setores e níveis administrativos.
 - A **nível da UE**, o mandato reforçado conferido ao Grupo de Alto Nível para a Segurança Rodoviária¹⁴, que lhe permite incluir aconselhamento estratégico e comentários mais frequentes, pode nem sempre ter feito com que os representantes dos Estados-Membros da UE obtivessem um acompanhamento adequado da UE nos domínios de intervenção relacionados com a segurança rodoviária.
 - O quadro da UE de governação da segurança rodoviária não está suficientemente estruturado para ter em conta a implantação mais ampla de veículos automatizados no tráfego rodoviário, nem para explorar megadados para efeitos de medidas de segurança rodoviária. Foram criadas agências de execução com mandatos em matéria de segurança para outros modos de transporte, mas não existe um quadro comum para apoiar a monitorização, a coordenação e o trabalho técnico necessários para a implantação segura de veículos automatizados nas estradas da UE, o que pode representar a perda de uma oportunidade para a segurança rodoviária e para a economia da UE.
 - Entretanto, a **nível nacional**, apesar de muitos exemplos positivos, a falta de coordenação entre as autoridades responsáveis pelos transportes, a economia, a saúde, a justiça e a educação frequentemente dificulta a necessária abordagem holística à segurança rodoviária¹⁵.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en?prefLang=pt.

¹⁵ A OMS recomenda a nomeação de uma «agência principal», a elaboração de estratégias nacionais e a fixação de metas nacionais quantificadas. Ver Belin M-À, Khayesi M, Tran N., «‘Road safety is no accident’: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023», *Injury Prevention*, 15 de julho de 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. O QUE JÁ SE FEZ ATÉ À DATA

O quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030¹⁶ é o documento estratégico para a presente década. Identificou quatro domínios de ação principais («domínios de intervenção») que correspondem aos quatro pilares da abordagem «sistema seguro»: estradas e bermas de estradas seguras; veículos seguros; utilização segura das estradas; e resposta eficaz às emergências. A Comissão tomou medidas em cada um destes domínios sob a forma de legislação, financiamento, sensibilização e reforço das capacidades.

4.1. SEGURANÇA DAS INFRAESTRUTURAS

A construção de boas estradas e bermas de estradas é fundamental para aumentar a segurança dos seus utilizadores. Em outubro de 2019, a UE adotou uma diretiva revista relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (Diretiva Segurança Rodoviária)¹⁷, com vista a reduzir o número e a gravidade dos acidentes. As regras revistas alargaram o âmbito de aplicação da diretiva para além da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) às autoestradas e estradas principais, bem como a todas as estradas fora das zonas urbanas construídas com recurso a fundos da UE. Tal significa que as estradas rurais, onde ocorrem mais de metade de todas as mortes nas estradas, são agora abrangidas pelo âmbito de aplicação da diretiva, assegurando a integração da segurança em todas as fases de planeamento, conceção e funcionamento das estradas.

No âmbito deste importante exercício, os Estados-Membros devem realizar avaliações periódicas da totalidade da rede rodoviária, com base numa metodologia de avaliação dos riscos que ajude a identificar melhor os riscos de acidentes em troços rodoviários específicos. Tal resultará em inspeções de segurança rodoviária orientadas para os troços mais perigosos, contribuindo assim para direcionar o investimento para onde é mais necessário. A Comissão disponibilizou orientações¹⁸ para ajudar as autoridades nacionais a desempenharem as suas funções, bem como um mapa da Europa¹⁹ que mostra toda a rede rodoviária abrangida pela diretiva.

A Comissão está atualmente a elaborar orientações sobre a conceção de estradas seguras e de infraestruturas propícias a utilizadores vulneráveis da estrada, no seguimento da Declaração Europeia sobre o Velocipedismo²⁰ e do requisito da Diretiva Segurança Rodoviária de que os utilizadores vulneráveis sejam sistematicamente tidos em conta em todos os procedimentos de gestão da segurança rodoviária.

¹⁶ COM(2018) 293, anexo I.

¹⁷ 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 de 26.11.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ «Network Wide Road Safety Assessment — Methodology and Implementation Handbook» [não traduzido para português], https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en?filename=NWA-Handbook8.pdf.

¹⁹ [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network |Infraestruturas Europeias de Transportes.](#)

²⁰ [Declaração Europeia sobre o Velocipedismo, JO C, 2024/2377, 3.4.2024.](#)

A Diretiva Sistemas de Transporte Inteligentes²¹ prevê regras de trânsito estáticas e dinâmicas, como limites de velocidade na rede RTE-T global, autoestradas, estradas principais e nós urbanos. Melhorará o cumprimento por parte dos condutores e resultará num tráfego mais seguro e inteligente, prestando apoio à adaptação inteligente da velocidade e à mobilidade cooperativa, conectada e automatizada.

4.2. SEGURANÇA DOS VEÍCULOS

Os veículos seguros são o segundo pilar do «sistema seguro». Os veículos têm um impacto significativo na segurança rodoviária e a rápida evolução tecnológica exige uma atenção regulamentar constante.

O regulamento relativo à segurança geral dos veículos²², que estabelece normas mínimas de segurança para todos os veículos novos vendidos no mercado da UE, entrou plenamente em vigor em julho de 2024. Introduziu requisitos com um potencial significativo para melhorar a segurança, como a adaptação inteligente da velocidade, o assistente de manutenção na faixa de rodagem, a informação sobre o ângulo morto e sistemas de deteção de obstáculos em marcha-atrás, bem como zonas alargadas de proteção do impacto da cabeça capazes de atenuar lesões em colisões com utilizadores vulneráveis da estrada, como peões e ciclistas. A Comissão trabalha continuamente com os Estados-Membros e as partes interessadas na aplicação do regulamento e do quadro regulamentar para os veículos automatizados.

Em abril de 2025, a Comissão propôs a revisão das regras da UE em matéria de inspeção técnica dos veículos²³. O objetivo consiste em manter os veículos seguros durante todo o seu ciclo de vida e reduzir as emissões de poluentes atmosféricos e sonoras, em especial no advento da evolução tecnológica e no contexto do envelhecimento da frota de veículos da UE. As novas regras propostas visam adaptar as inspeções técnicas periódicas efetuadas aos veículos elétricos e aos sistemas avançados de assistência ao condutor, introduzir inspeções técnicas periódicas obrigatórias dos motociclos e inspeções anuais dos automóveis de passageiros e furgões mais antigos, introduzir métodos avançados de ensaio das emissões para detetar veículos com emissões elevadas e tornar obrigatórias as inspeções da imobilização da carga nas inspeções na estrada. Estima-se que, se forem aplicadas, todas estas medidas salvarão cerca de 7 000 vidas e evitarão cerca de 65 000 feridos graves entre 2026 e 2050.

²¹ Diretiva (UE) 2023/2661 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de novembro de 2023, que altera a Diretiva 2010/40/UE que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte (JO L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

²² [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 utentes da estrada vulneráveis.

²³ Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2014/45/UE relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e a Diretiva 2014/47/UE relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União, COM(2025) 180; e Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos e aos dados de matrícula dos veículos registados nos registos automóveis nacionais e que revoga a Diretiva 1999/37/CE do Conselho, COM(2025) 179.

4.3. UTILIZAÇÃO SEGURA DAS ESTRADAS

A utilização segura das estradas, o que inclui níveis de velocidade adequados, condução sóbria e sem distrações e utilização de equipamento de segurança, é o terceiro domínio de ação do atual quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 e o terceiro pilar da abordagem «sistema seguro». A concessão de cartas de condução, a educação e sensibilização específicas, bem como regimes de execução sólidos são componentes importantes de uma estrutura de incentivos à utilização segura das estradas e dos veículos.

Em outubro de 2025, a UE adotou uma revisão da **Diretiva Carta de Condução**²⁴. Para além da introdução de cartas de condução móveis, as novas regras preveem a condução acompanhada para os jovens aprendentes, regras e/ou sanções mais rigorosas para os condutores recém-encartados identificados a conduzir sob o efeito de álcool e de drogas, uma maior sensibilização para os riscos, uma melhor proteção dos utilizadores vulneráveis das estradas e um novo quadro que permite aos Estados-Membros verificar a aptidão mental e física de um condutor para conduzir ao longo da sua vida.

Embora as anteriores regras da UE tenham melhorado o cumprimento da regulamentação em matéria de segurança rodoviária por parte dos condutores não residentes, subsiste uma lacuna significativa: cerca de 40 % das infrações transfronteiriças ficaram impunes devido a dificuldades na identificação dos infratores e na aplicação de coimas e inibições de conduzir. A nova Diretiva Carta de Condução deu resposta a estes pontos fracos. No caso de infrações graves, como a condução sob influência de álcool ou de drogas, o excesso de velocidade superior a 50 km/h acima do limite ou a infração às regras de trânsito rodoviário que provoquem a morte ou lesões graves de terceiros, o Estado-Membro que emite a carta de condução será obrigado a impor uma **inibição de conduzir** semelhante à sanção aplicada pelo Estado-Membro no qual a infração foi cometida. Deste modo, a sanção será aplicável em toda a UE. Além disso, a **Diretiva de Execução Transfronteiriça**²⁵ recentemente adotada reforça a cooperação entre os Estados-Membros ao estabelecer uma assistência mútua para a execução eficaz das sanções pecuniárias para um leque mais vasto de infrações relacionadas com a segurança rodoviária.

A **velocidade** continua a ser o principal fator que contribui para os acidentes rodoviários. A velocidade excessiva ou inadequada está envolvida em 10-15 % de todos os acidentes e em cerca de 30 % dos acidentes mortais, além de agravar as consequências de todos os acidentes. Se um peão for atingido por um automóvel a 30 km/h, tem 90 % de hipóteses de sobrevivência. A 50 km/h, a probabilidade diminui para 20 %²⁶. Embora a velocidade continue a ser uma questão sensível do ponto de vista político e cultural, as iniciativas para a redução da velocidade proporcionam benefícios significativos: não só menos

²⁴ [Diretiva \(UE\) 2025/2205 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2025, relativa às cartas de condução](#), que altera o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão.

²⁵ Diretiva (UE) 2024/3237 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2024, que altera a Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

acidentes rodoviários, vítimas mortais e feridos, mas também benefícios ambientais, com a redução das emissões, dos níveis de poluição sonora e do consumo de combustível.

Muitas iniciativas promovidas a nível da UE já abordam a velocidade de forma intrínseca. Nelas se incluem o regulamento da UE relativo à segurança geral dos veículos e a Diretiva de Execução Transfronteiriça referida *supra*. Muitas autoridades nacionais, regionais e locais já introduziram ou planeiam introduzir novas iniciativas de gestão da velocidade, como as zonas de 30 km/h nas cidades, em especial nas zonas onde os utilizadores da estrada ativos e vulneráveis circulam frequentemente em conjunto com veículos de forma planeada²⁷.

Outras autoridades optaram por outras medidas: por exemplo, centraram-se na melhoria da conceção das infraestruturas para proteger os utilizadores vulneráveis da estrada, numa melhor identificação e gestão dos riscos ou na separação dos fluxos de tráfego, no controlo do cumprimento dos limites de velocidade e numa melhor educação e comunicação.

4.4. RESPOSTA EFICAZ ÀS EMERGÊNCIAS

A resposta rápida a emergências é crucial para salvar vidas e reduzir a gravidade das lesões. A ação da UE em matéria de prestação de cuidados após acidentes, o quarto pilar do «sistema seguro», visa reduzir o tempo entre o acidente e a chegada de equipas médicas aos locais de acidentes. Respostas mais rápidas por parte dos serviços de emergência aumentam significativamente as possibilidades de sobrevivência: um estudo de Espanha²⁸ indicou que uma redução de 10 minutos na resposta médica está associada a uma diminuição de um terço da probabilidade de morte.

Os resultados do estudo Trendline indicam que, na maioria dos países europeus, o tempo de resposta a emergências é igual ou inferior a 10 minutos em metade dos incidentes. Em 95 % dos casos, a resposta a emergências é igual ou inferior a cerca de 25 minutos. Em média, as respostas demoram mais 10 minutos nas zonas rurais do que nas zonas urbanas.

A legislação da UE relativa ao sistema eCall tornou obrigatórios os sistemas automatizados de chamadas de emergência com base no número 112 em todos os automóveis novos vendidos na UE a partir de 1 de abril de 2018. Uma análise na Finlândia²⁹ indica que a utilização do sistema eCall reduz o tempo entre a chamada inicial para os serviços de emergência e a chegada de equipas médicas ao local do acidente de 25 para 22 minutos. Reduz ainda mais o tempo de resposta nas autoestradas: de 20 para 14 minutos.

²⁷ Ver G. Yannis e E. Michelaraki, «Effectiveness of 30 km/h speed limit — A literature review», *Journal of Safety Research*, volume 92 (2025), 490-503, que afirma que os dados científicos atuais indicam que a introdução de limites de velocidade de 30 km/h nas cidades pode salvar mais de 40 % de vidas, tendo também efeitos positivos significativos no ambiente, no consumo de energia e na saúde pública, incluindo a redução do consumo de combustível e o aumento das deslocações a pé e de bicicleta.

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, «The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?», *Accident Analysis & Prevention* 2010, volume 42, Issue 4, julho de 2010, páginas 1048-1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

Em 2024, a Comissão atualizou a legislação relativa ao sistema eCall, a fim de permitir a utilização do mesmo com as tecnologias de comunicação mais recentes³⁰ a partir de 1 de janeiro de 2026, para os novos modelos de veículos, e a partir de 1 de janeiro de 2027, para todos os veículos novos. Em contrapartida, a eliminação progressiva das redes de comunicações móveis 2G e 3G em toda a UE nos próximos anos criará o risco de os veículos existentes equipados com dispositivos eCall 2G e 3G deixarem de poder utilizar o serviço eCall.

4.5. COORDENAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO A NÍVEL DA UE

A UE e os seus Estados-Membros partilham a responsabilidade e a competência em matéria de política de segurança rodoviária. A melhoria da segurança exige uma ação coordenada de todas as partes e a todos os níveis de governação: autoridades públicas, indústria, associações de utilizadores, ONG, escolas e investigadores.

A nível da UE, o **Grupo de Alto Nível para a Segurança Rodoviária**, composto por altos representantes nacionais, constitui uma instância de intercâmbio e consulta com os Estados-Membros. Os membros do grupo de alto nível debatem os progressos realizados a nível nacional e levantam frequentemente questões de interesse comum sobre as quais gostariam que fossem tomadas medidas a nível da UE, como a regulamentação dos dispositivos de mobilidade pessoal ou a aplicação das regras de trânsito rodoviário aos veículos automatizados.

A Comissão realiza **conferências bienais sobre os resultados em matéria de segurança rodoviária** para debater os progressos realizados, proceder ao intercâmbio de boas práticas e mobilizar as partes interessadas. Um **coordenador europeu da segurança rodoviária** coordena os esforços com os Estados-Membros.

A Comissão incentiva a assunção voluntária de compromissos no âmbito da **Carta Europeia da Segurança Rodoviária**³¹, a maior plataforma da sociedade civil do mundo para a segurança rodoviária, com mais de 4 300 membros. Existem prémios anuais para prestar reconhecimento a iniciativas inovadoras, incluindo o reconhecimento de cidades europeias seguras.

Recorrendo ao financiamento da UE, o **Intercâmbio para a Segurança Rodoviária da UE**³² proporciona atividades de reforço das capacidades e de geminação aos Estados-Membros com maior potencial para melhorar o seu desempenho. Os funcionários estabelecem parcerias com homólogos de outros países através do intercâmbio de boas práticas e da divulgação de iniciativas bem-sucedidas. Vários intercâmbios colaborativos resultaram em progressos tangíveis nas estratégias e no planeamento nacionais em matéria de segurança rodoviária. Após colaborar com a Suécia, a Lituânia começou a trabalhar no sentido de alargar a aplicação das infraestruturas rodoviárias 2+1³³. A Roménia iniciou os preparativos para a criação de uma rede nacional de

³⁰ Redes com comutação de pacotes IMS, como 4G e 5G.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

³³ Uma estrada 2+1 é um tipo de estrada com duas faixas de rodagem numa direção e uma faixa de rodagem na direção oposta, separadas por um separador central ou barreira, sendo que a faixa de rodagem adicional se alterna a cada poucos quilómetros. A conceção permite uma ultrapassagem segura, mantendo simultaneamente os custos de construção mais baixos do que a construção de uma via com duas faixas de rodagem completas em cada sentido.

câmaras de controlo da velocidade fixas, inspirada no sistema espanhol, cuja implantação está atualmente prevista para 2026. A Letónia começou a analisar a possibilidade de uma investigação aprofundada em caso de acidente, com base na metodologia da Finlândia. Entretanto, no âmbito da sua nova lei sobre a circulação rodoviária, a Grécia reduziu os limites de velocidade nas zonas urbanas para 30 km/h e pretende introduzir medidas adicionais destinadas a melhorar a segurança dos motociclistas, na sequência de atividades de partilha de conhecimentos com a Espanha e a Dinamarca.

Estes esforços de sensibilização conseguiram reunir as partes interessadas da comunidade da segurança rodoviária e promover um certo nível de avaliação mútua e aprendizagem entre os Estados-Membros. Todavia, a prioridade política dada à segurança rodoviária e à integração das preocupações em matéria de segurança rodoviária noutros setores, como a política económica, a saúde e a segurança no local de trabalho, continuam a ser predominantemente da responsabilidade nacional.

4.6. FINANCIAMENTO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

O financiamento é fundamental para aplicar soluções de segurança rodoviária e acelerar os progressos em matéria de segurança rodoviária em toda a Europa, em especial nos países que registam atrasos no desempenho nessa matéria.

A UE utilizou três instrumentos principais para financiar projetos de infraestruturas de transportes nacionais e regionais que contribuem para a segurança rodoviária: o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e o Fundo de Coesão (FC), em que a gestão é partilhada entre a Comissão e os Estados-Membros, e o Mecanismo Interligar a Europa (MIE), que é gerido diretamente pela Comissão. Além disso, o Mecanismo de Recuperação e Resiliência apoiou projetos que contribuem para a segurança rodoviária.

No âmbito do MIE, a UE financiou igualmente projetos transfronteiriços de reforço das capacidades, como as avaliações das infraestruturas rodoviárias à escala da rede, os indicadores-chave de desempenho, campanhas de aplicação coerciva da lei e a implementação de serviços de sistemas de transporte inteligentes (STI) transfronteiriços.

Um relatório recente do Tribunal de Contas Europeu (TCE)³⁴ estimou que, ao longo da última década, foram autorizados 6 663 milhões de EUR³⁵ de financiamento do FEDER, do FC e do MIE — o que representa pouco mais de 2 % do valor destes fundos — para projetos que envolvem a segurança rodoviária. No entanto, estas estimativas abrangem igualmente infraestruturas e outros projetos nos quais a segurança rodoviária é apenas um objetivo secundário e não o principal objetivo da ação. O Tribunal recomendou que fosse dada prioridade ao cofinanciamento da UE para iniciativas com maior impacto na segurança rodoviária.

Foi igualmente disponibilizado financiamento para mais investigação no âmbito do programa Horizonte Europa, nomeadamente para infraestruturas seguras, veículos seguros, utilização segura das estradas e prestação de cuidados após acidentes. Para o período 2021-2027, o montante atribuído a projetos de investigação no domínio da

³⁴ Tribunal de Contas Europeu, Relatório Especial 2024/04, «Segurança rodoviária — Para alcançar os objetivos, a UE tem de entrar na via rápida», https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_PT.pdf.

³⁵ MIE: 1 477 milhões de EUR; FEDER e FC: 5 186 milhões de EUR.

segurança rodoviária é de cerca de 123 milhões de EUR, o que representa aproximadamente 0,13 % do valor total do atual programa Horizonte Europa.

Do lado do financiamento, o Banco Europeu de Investimento (BEI) fez da integração da segurança em todos os investimentos rodoviários uma prioridade na sua política de concessão de empréstimos no setor dos transportes de 2022, cuja revisão intercalar está prevista para 2026. Além disso, nas normas ambientais e sociais aplicáveis a todas as operações do BEI estão incorporadas salvaguardas de segurança rodoviária. Através da plataforma «Transportes mais seguros», o BEI apoiou investimentos específicos na segurança rodoviária, aconselhamento e assistência técnica, gerando projetos em vários Estados-Membros da UE. Na UE, o BEI impõe o cumprimento da Diretiva Segurança Rodoviária e da diretiva relativa à segurança dos túneis³⁶, incluindo avaliações de impacto na segurança rodoviária e auditorias de segurança rodoviária.

4.6.1. PANORÂMICA DA INVESTIGAÇÃO SOBRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA FINANCIADA PELA UE

Entre 2021 e 2025, o Horizonte Europa apoiou mais de 20 projetos de investigação e inovação centrados na segurança rodoviária.

As atividades de investigação financiadas pela UE no domínio da segurança rodoviária abrangeram quatro domínios principais, que correspondem aos quatro pilares da abordagem «sistema seguro»: infraestruturas seguras, veículos seguros, utilização segura das estradas e prestação rápida e eficaz de cuidados após acidentes.

Os projetos relacionados com infraestruturas, em curso até 2026-2027, visam criar um quadro para a avaliação da segurança baseada em dados (Evoroads³⁷), desenvolver uma infraestrutura para otimizar a monitorização da segurança rodoviária (iDriving³⁸) e desenvolver soluções de segurança rodoviária para os utilizadores vulneráveis da estrada em contextos urbanos (Soteria³⁹).

No que diz respeito à segurança dos veículos, os projetos em curso abrangem temas como o desenvolvimento de sistemas de segurança ativa e passiva para futuros veículos autónomos (SAFE-UP⁴⁰) e a mediação entre a condução humana e a condução automatizada (Mediator⁴¹).

Os projetos recentes sobre a utilização segura das estradas vão desde a avaliação da segurança dos utilizadores da estrada nas zonas urbanas (PHOEBE⁴²) até à gestão do

³⁶ Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa aos requisitos mínimos de segurança para os túneis da Rede Rodoviária Transeuropeia.

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idrivng-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

espaço urbano para padrões de mobilidade ativa (REALLOCATE⁴³) e formas de detetar álcool, drogas e fadiga entre os condutores comerciais (PANACEA⁴⁴).

No que diz respeito à prestação rápida e eficaz de cuidados após acidentes, a tónica é colocada no desenvolvimento de contramedidas e medidas eficientes após acidentes para todos os métodos de transporte rodoviário, estabelecendo a ligação entre ferramentas médicas e de engenharia (ProAct Us⁴⁵) e avaliando as consequências a longo prazo dos acidentes rodoviários (IMPROVA⁴⁶).

4.7. APLICAÇÃO DAS MEDIDAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA A NÍVEL NACIONAL

Embora estejam a ser desenvolvidas iniciativas importantes a nível da UE em termos de legislação, financiamento, investigação e sensibilização, a principal responsabilidade pela segurança rodoviária cabe aos níveis nacional, regional e municipal.

Os relatórios por país publicados com o presente relatório descrevem as muitas medidas que estão a ser tomadas a nível nacional. Na maioria dos casos, estas medidas são enquadradas por estratégias plurianuais, planos de ação ou programas de ação a nível governamental que estabelecem prioridades nacionais distintas, atribuem financiamento e fixam metas específicas.

Resulta claramente destes relatórios por país que, em muitos casos, a ação sustentada, o investimento e a definição de prioridades em matéria de segurança rodoviária deram frutos. Por exemplo, embora continuem a enfrentar desafios, a Polónia, a Lituânia e a Eslovénia alcançaram uma redução de 33-35 % do número de vítimas mortais em acidentes rodoviários em 2024, em comparação com 2019, colocando estes países no bom caminho para cumprir a meta de redução de 50 % até 2030. Entretanto, alguns países, incluindo a Bulgária, a Roménia e a Grécia, continuam a registar um número significativamente mais elevado de vítimas mortais nas estradas do que a média da UE, o que evidencia a necessidade de mais medidas nestes Estados-Membros. Embora tenham sido introduzidas novas medidas relativas à política de segurança rodoviária em alguns países em 2025, o seu impacto ainda não se reflete nos dados relativos à segurança rodoviária.

⁴³ <https://reallotatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.

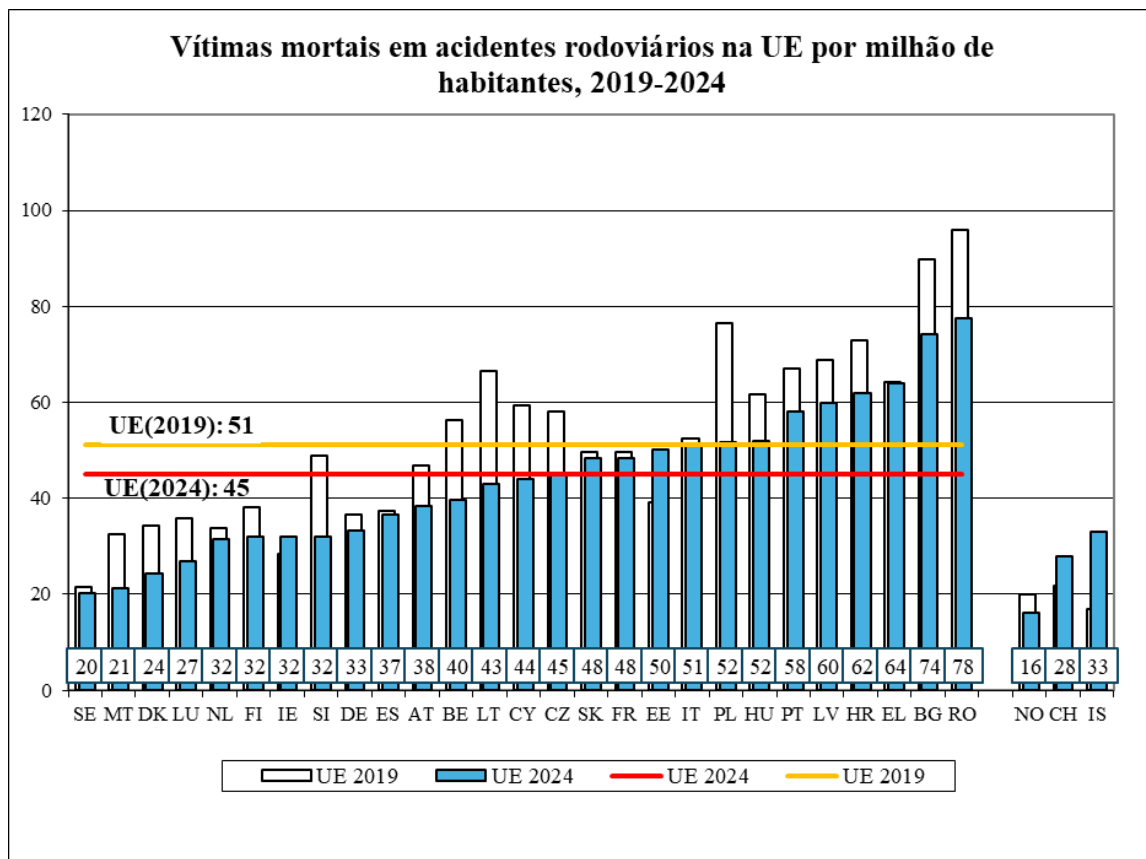


Figura 5 Vítimas mortais em acidentes rodoviários na UE por milhão de habitantes entre 2019 e 2024. Fontes: base de dados EU CARE sobre acidentes rodoviários; para dados sobre a população, Eurostat (código dos dados em linha [demo pjian](#))

As medidas bem-sucedidas podem variar em função do contexto nacional. Entre os sucessos dignos de nota contam-se o investimento adaptado em infraestruturas rodoviárias e na segurança rodoviária urbana na Polónia; a aplicação de um limite de velocidade de 30 km/h nos centros urbanos em todo o país, na Espanha; a implantação de uma rede global de câmaras de tráfego automatizadas na França; uma nova plataforma política nacional de segurança rodoviária para todos os níveis de governo federal e regional na Bélgica; e campanhas de sensibilização para a segurança rodoviária com um bom nível de investigação e execução na Dinamarca.

Os relatórios por país publicados com a presente comunicação contêm informações pormenorizadas sobre os perfis de segurança rodoviária de cada Estado-Membro⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en?prefLang=pt;lex.europa.eu/homepage.html?locale=pt.

<https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=pt>

5. TENDÊNCIAS SOCIETAIS E TECNOLÓGICAS COM IMPACTO NA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Várias questões que não atraíram muita atenção aquando da adoção do quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 surgiram, desde então, como domínios que exigem medidas específicas para reduzir o seu impacto na segurança rodoviária.

5.1. TRANSFORMAÇÕES DEMOGRÁFICAS

A estrutura demográfica da UE está a sofrer alterações significativas que têm implicações diretas na segurança rodoviária. A população está a envelhecer, prevendo-se que a percentagem de cidadãos com idade igual ou superior a 65 anos aumente de 22 % em 2024 para 30 % até 2050⁴⁸. Esta mudança demográfica apresenta desafios únicos, pois os utilizadores mais velhos das estradas tornam-se mais vulneráveis devido à fragilidade física, a tempos de reação mais lentos e a taxas mais elevadas de gravidade das lesões⁴⁹.

Prossegue a tendência para uma maior urbanização, tendo em conta que mais de 75 % da população da UE vive atualmente em zonas urbanas⁵⁰. Esta concentração de pessoas em contextos urbanos está a criar novas dinâmicas de mobilidade, incluindo uma maior variedade de modos de mobilidade, maiores volumes de peões e ciclistas, bem como uma maior densidade de tráfego.

5.2. PROGRESSOS TECNOLÓGICOS

O setor automóvel está a atravessar uma transformação tecnológica sem precedentes, que tem implicações significativas na segurança. Os sistemas avançados de assistência ao condutor (ADAS, do inglês *advanced driver assistance systems*) estão a tornar-se funcionalidades de série, verificando-se que as tecnologias como a travagem automática de emergência, o assistente de manutenção na faixa de rodagem e a adaptação inteligente da velocidade estão a produzir benefícios mensuráveis em termos de segurança. Garantir que os condutores aceitam estas funcionalidades é fundamental para o seu sucesso.

As tecnologias de veículos conectados permitem alertas de perigo em tempo real e a otimização da gestão do tráfego. A comunicação veículo-veículo (V2V) e veículo-infraestrutura pode alertar os condutores para condições perigosas, locais de acidentes e percursos ideais. A sua implantação nos Estados-Membros demonstrou o seu valor acrescentado. Está provado que os serviços de emergência chegam aos seus destinos de forma mais rápida e segura e os operadores rodoviários dispõem de informações exatas

⁴⁸ Fonte: Eurostat (códigos dos dados em linha [proj_23np](#) e [demo_pjanbroad](#)), artigo pertinente na página «Statistics Explained»: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Ver relatório temático sobre os seniores em https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en?prefLang=pt e <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Fonte: Eurostat (código dos dados em linha [cens_21urb01](#)), ver também: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

em tempo real sobre as velocidades médias e as densidades de tráfego. O sistema torna-se mais eficaz com a adição de cada veículo novo, mas ainda não foi alcançada uma cobertura abrangente a nível da UE, em especial para os serviços V2V.

A introdução gradual de veículos automatizados apresenta tanto oportunidades como desafios. Embora se tenha demonstrado que níveis mais elevados de automatização reduzem o impacto do erro humano, o período transitório trará novos desafios, como a gestão da interação segura entre veículos autónomos e veículos de condução humana no tráfego misto, a garantia da segurança dos utilizadores da estrada não motorizados e o estabelecimento da responsabilidade por colisões de tráfego que envolvam veículos automatizados.

5.3. EVOLUÇÃO DOS PADRÕES DE MOBILIDADE

Os novos serviços e a mudança do comportamento dos utilizadores da estrada estão a transformar o setor dos transportes e da mobilidade. A proliferação de soluções de micromobilidade, como trotinetas elétricas, bicicletas elétricas e outros dispositivos de mobilidade pessoal, criou novas categorias de utilizadores vulneráveis da estrada, os quais têm frequentemente de partilhar o escasso espaço das ruas urbanas com peões e ciclistas.

Os serviços de veículos de aluguer com condutor e de partilha de automóveis alteraram os padrões de viagem, potencialmente aumentando os quilómetros percorridos pelos veículos urbanos, ao mesmo tempo que concentram a atividade em períodos de ponta.

A economia dos serviços pontuais expandiu os serviços de entrega com recurso a motociclos e bicicletas operados por trabalhadores que enfrentam pressões de tempo e restrições económicas que, muitas vezes, incentivam comportamentos de assunção de riscos⁵¹, ao passo que os tipos de veículos utilizados pelos condutores de entregas, incluindo trotinetas elétricas importadas ilegalmente ou ciclomotores não aprovados que excedem os limites de velocidade aplicáveis, aumentaram os riscos para a segurança rodoviária.

5.4. IMPACTOS DAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

As alterações climáticas revelaram-se um fator significativo, mas subestimado, que afeta a segurança rodoviária. Os fenómenos meteorológicos extremos estão a tornar-se mais frequentes e graves, criando condições de condução perigosas. As vagas de calor podem deteriorar as superfícies das estradas e afetar o desempenho dos condutores, ao passo que o aumento da frequência de tempestades, inundações e geadas cria condições perigosas que exigem infraestruturas adaptáveis e capacidades de resposta a emergências.

O aumento das temperaturas também afeta o desempenho dos veículos, em especial dos veículos elétricos, e pode aumentar o risco de falha dos pneus. O efeito de ilha de calor urbana agrava estas ameaças nas cidades, onde as temperaturas das superfícies podem exceder significativamente as temperaturas do ar ambiente.

⁵¹ Ver: «The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers», <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

5.5. CIBERSEGURANÇA E UTILIZAÇÃO DE DADOS

O aumento da conectividade entre veículos conduziu a novas vulnerabilidades que eram pouco conhecidas quando o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 foi elaborado pela primeira vez. As ameaças à cibersegurança dos veículos conectados e automatizados têm potencial para causar acidentes, desativar os sistemas de segurança e comprometer a privacidade, o que será igualmente abordado através do Regulamento de Ciber-Resiliência⁵².

A recolha de dados tornou-se muito mais prevacente nos últimos cinco anos, mas o potencial dos megadados ainda não foi transformado em perspetivas de segurança rodoviária utilizáveis. É raro que os dados a bordo dos veículos na posse dos respetivos fabricantes, os dados relativos a reclamações sobre incidentes na posse das seguradoras e os dados relativos a incidentes de saúde na posse dos hospitais e dos serviços de ambulâncias sejam partilhados para fins de segurança rodoviária. Por exemplo, os dados dos aparelhos eletrónicos de registo de dados dos veículos só são acessíveis para fins de investigação específicos, como a investigação de eventos nos segundos que precedem um acidente específico, mas não são disponibilizados de forma desagregada para ajudar a fundamentar a elaboração de políticas.

6. CONSEQUÊNCIAS ECONÓMICAS DA NÃO ABORDAGEM DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Os acidentes rodoviários impõem enormes encargos sociais, económicos e sanitários à economia da UE. Estima-se que os custos socioeconómicos externos das lesões mortais, graves e ligeiras ascendam a cerca de 2 % do PIB dos países da UE⁵³. Estes custos mantiveram-se persistentemente elevados, apesar dos progressos realizados na redução da frequência e gravidade dos acidentes. Reduzir para metade o número de mortes na estrada até 2030 (em relação a 2019) evitaria cerca de 11 000 mortes e ajudaria a reduzir o número de cerca de 100 000 feridos graves nas nossas estradas por ano.

Os **custos dos cuidados de saúde e da reabilitação** constituem o impacto económico mais imediato e visível. Os custos dos serviços médicos de emergência, da hospitalização, da reabilitação e dos cuidados de longa duração para as vítimas de acidentes exercem pressão sobre os orçamentos dos cuidados de saúde em todos os Estados-Membros⁵⁴. Além disso, a taxa de lesões graves está a diminuir a um ritmo mais lento do que a das vítimas mortais. Os custos de lidar com os impactos na **saúde mental** dos sobreviventes de acidentes, das famílias e das testemunhas impõem um encargo económico adicional⁵⁵.

Regulamento (UE) 2024/2847 — PT — EUR-Lex.

⁵³ Comissão Europeia, «Handbook on the external costs of transport» [não traduzido para português], 2019 (nova versão a publicar).

⁵⁴ Ver: Estudo de apoio da avaliação do quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 no ponto intercalar <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>. <https://op.europa.eu/pt/>.

⁵⁵ A título de exemplo, o projeto IMPROVA, financiado pelo Horizonte Europa, realizou uma revisão sistémica de mais de 1 400 estudos sobre os efeitos psicológicos dos acidentes rodoviários e detetou uma série de consequências a longo prazo, incluindo perturbações relacionadas com o *stress* (como

A **perda de produtividade e de produção económica** constitui uma segunda componente importante do impacto dos acidentes. Todas as mortes nas estradas equivalem a décadas de vidas perdidas, tanto em casa como no trabalho, ao passo que as lesões graves resultam frequentemente numa incapacidade permanente ou numa redução da capacidade de trabalho. As perdas de produtividade resultam da redução do tempo de trabalho e dos custos de substituição do capital humano, mas também da incapacidade das pessoas afetadas para realizar trabalho não remunerado, como tarefas domésticas ou voluntariado.

Os **custos de infraestrutura e da resposta a emergências** incluem a mobilização de serviços de emergência, a gestão do tráfego durante a resolução de incidentes, os danos materiais e a reparação ou substituição de veículos. Estes custos diretos estão a aumentar à medida que os veículos e as infraestruturas rodoviárias se tornam tecnologicamente mais sofisticados e, por conseguinte, mais dispendiosos de reparar ou substituir.

Os **custos administrativos** decorrem das despesas de mobilização da polícia, dos bombeiros e de outros serviços de emergência (não médicos) para o local dos acidentes. Há também outros custos associados à administração da justiça, como as custas judiciais, os custos da ação penal contra os infratores e os custos das ações judiciais e dos seguros.

Para além dos custos diretos, os acidentes rodoviários geram impactos económicos indiretos significativos. São exemplos o tempo perdido e o aumento do consumo de combustível gerado pelo **congestionamento do tráfego** causado por acidentes.

7. NECESSIDADES DE INVESTIMENTO

Para colher os potenciais benefícios económicos da prevenção de acidentes rodoviários, é necessário realizar investimentos substanciais, mas eficazes em termos de custos. É necessário um financiamento coordenado a todos os níveis de governo para introduzir melhorias nas infraestruturas, uma melhor aplicação coerciva da lei, tecnologias de segurança dos veículos e programas educativos.

Todavia, a investigação demonstra que o retorno económico destes investimentos excede significativamente os custos, tornando a melhoria da segurança rodoviária uma das medidas de política pública disponíveis mais eficazes em termos de custos⁵⁶. Os argumentos económicos a favor de uma ação acelerada em matéria de segurança rodoviária são convincentes, sendo os custos da inação muito superiores ao investimento necessário para uma ação eficaz.

No seu relatório especial de 2024, o TCE observou que, muitas vezes, a segurança rodoviária não era um critério de seleção fundamental para os projetos de infraestruturas cofinanciados pela UE. Os critérios de seleção negligenciavam frequentemente os troços rodoviários com elevadas taxas de acidentes. O TCE recomendou uma definição mais

perturbações de *stress* pós-traumático e perturbações de ajustamento), perturbações de ansiedade e fobias, perturbações de humor/afetivas (como a depressão) e outras perturbações funcionais.

⁵⁶ Um estudo neerlandês recente (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) estimou que o rácio entre os custos e os benefícios dos investimentos nacionais em infraestruturas rodoviárias se situava entre 1:7 e 1:2,5. Um relatório mais antigo da conferência dos diretores europeus de estradas resumiu os rácios custo-benefício de uma série de medidas de segurança rodoviária: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

clara das prioridades, de modo que os futuros esforços de financiamento se centrem nas medidas mais suscetíveis de reduzir o número de vítimas mortais e de lesões graves.

Para além da necessidade de investimento em infraestruturas rodoviárias novas e remodeladas, também deve ser reservado financiamento para a manutenção dessas infraestruturas rodoviárias. Não só há mais veículos novos nas estradas da UE — desde 2019, registou-se um aumento de quase 5 milhões de automóveis de passageiros e mais de 270 000 camiões⁵⁷ —, como o impacto das alterações climáticas é evidente no aumento da frequência e intensidade dos incêndios, tempestades e inundações, que têm todos um impacto na integridade e segurança rodoviárias. Uma outra consideração consiste na necessidade crescente de facilitar a mobilidade militar e os requisitos de dupla utilização em toda a UE, exigindo a modernização de troços selecionados de infraestruturas rodoviárias (incluindo estradas, pontes e túneis) para assegurar a robustez estrutural e a resiliência operacional. Essa modernização deve ser concebida de modo a evitar a criação de novos estrangulamentos e a manter a funcionalidade em condições de maior carga e tensão (por exemplo, aumento dos fluxos de veículos pesados, reencaminhamento relacionado com incidentes).

Os fatores de risco e os desafios rodoviários sublinham igualmente a necessidade contínua de investir em capacidades de deteção e de aplicação coerciva da lei em matéria de excesso de velocidade, condução sob o efeito de álcool e de drogas, distração, desrespeito dos sinais vermelhos e utilização do cinto de segurança. Estes investimentos devem assegurar recursos suficientes para os serviços policiais efetuarem e gerirem os controlos na estrada, e devem apoiar sistemas automatizados de deteção e de aplicação coerciva da lei baseados em câmaras.

A aplicação coerciva da lei deve ser acompanhada do financiamento de campanhas eficazes de sensibilização e educação para a segurança rodoviária. Essas campanhas têm de ser adaptadas a vários públicos-alvo (crianças, adolescentes, instruídos e condutores recém-encartados, condutores mais experientes e outros utilizadores da estrada, como as pessoas que andam de bicicleta e as que utilizam dispositivos de mobilidade pessoal) e a diferentes grupos de risco, como os jovens do sexo masculino, os idosos e os motociclistas. A melhor forma de as realizar é a nível nacional ou regional, mas as autoridades dos Estados-Membros solicitaram à UE que apoiasse a preparação e a execução dessas campanhas⁵⁸ e facilitasse o intercâmbio de boas práticas⁵⁹.

8. O CAMINHO A SEGUIR

O presente relatório intercalar revela a necessidade de uma ação acelerada e direcionada em múltiplas frentes. A Comissão identificou uma série de prioridades para todos os níveis de governação pertinentes (da UE e nacionais), prosseguindo ações existentes ou novas que exigem atenção imediata, compromisso sustentado e financiamento específico de todas as partes interessadas.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

⁵⁸ Por exemplo, a UE cofinanciou, através do Erasmus+, o programa «Knights for Road Safety» [Cavaleiros da segurança rodoviária] de educação em matéria de segurança rodoviária para crianças em idade escolar.

⁵⁹ As campanhas de educação em matéria de segurança rodoviária são frequentemente apresentadas nos prémios anuais de excelência da UE no domínio da segurança rodoviária.

8.1. ACELERAR A MELHORIA DA SEGURANÇA DAS INFRAESTRUTURAS E IMPLANTAR SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES

O desafio permanente de reduzir o número de mortes e lesões graves nas estradas exige um investimento prioritário na modernização das infraestruturas rodoviárias.

A Comissão está atualmente a elaborar orientações destinadas às autoridades responsáveis pelas infraestruturas rodoviárias sobre a conceção de «bermas menos perigosas», «estradas autoexplicativas e que induzem o autocumprimento das regras» e requisitos de qualidade para as infraestruturas rodoviárias tendo em vista os utilizadores vulneráveis da estrada. Estas orientações serão publicadas em 2026.

O Regulamento RTE-T⁶⁰ foi igualmente atualizado em 2024, a fim de incluir novos requisitos de segurança para a rede europeia. Os planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS) devem agora abordar também as questões de segurança rodoviária e os Estados-Membros são obrigados a recolher dados sobre a segurança de cada nó urbano. O planeamento da infraestrutura deve satisfazer as necessidades operacionais, incluindo a segurança.

A Comissão compromete-se a:

- continuar a apoiar os Estados-Membros no tratamento das questões identificadas nos relatórios por país sobre segurança rodoviária (que acompanham o presente relatório), nomeadamente quando esse apoio for identificado pelos Estados-Membros nos seus planos de parceria nacionais e regionais para o investimento e nas reformas para o período de financiamento de 2028-2034,
- condicionar os investimentos em infraestruturas rodoviárias na UE à inclusão de elementos de segurança rodoviária nos troços rodoviários com maior potencial para melhorar a segurança⁶¹ e nos quais as medidas específicas possam proporcionar as maiores melhorias⁶², incluindo para os utilizadores vulneráveis da estrada,
- apoiar os Estados-Membros na aplicação, nos seus investimentos rodoviários, das futuras orientações de 2026 sobre a conceção de bermas menos perigosas, estradas autoexplicativas e que induzem o autocumprimento das regras e infraestruturas para os utilizadores vulneráveis da estrada,
- apoiar os Estados-Membros na incorporação de requisitos de segurança rodoviária, resiliência e operacionalidade em projetos de manutenção e

⁶⁰ Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

⁶¹ Com base no artigo 5.º e no artigo 6.º, alíneas a) e d), da Diretiva Segurança Rodoviária que estabelece o mapa da UE da classificação dos riscos das estradas, abrangendo a rede rodoviária RTE-T, todas as autoestradas, todas as estradas principais que ligam as principais cidades ou regiões e todas as estradas interurbanas financiadas pela UE.

⁶² Deve ser dada prioridade aos troços rodoviários mais problemáticos identificados no documento «Network Wide Road Safety Assessment — [Methodology](#) and Implementation Handbook» (Comissão Europeia, 2023), ou em consonância com as metodologias nacionais conformes com o artigo 5.º da Diretiva 2008/96/CE (Diretiva Segurança Rodoviária).

modernização das estradas realizados para facilitar a mobilidade militar ou a dupla utilização, em especial os que abordam estrangulamentos como pontes e túneis, nomeadamente através de orientações sobre a conceção. Para o efeito, os procedimentos de segurança rodoviária estabelecidos na Diretiva 2008/96/CE devem ser tidos em conta para os troços rodoviários não abrangidos pelo seu âmbito de aplicação, mas que sejam pertinentes para a mobilidade militar,

- apoiar a prestação de um leque mais vasto de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores, incluindo, eventualmente, eventos como o «final de fila» ou a «aproximação de veículos de emergência» numa rede geográfica alargada. Para o efeito, está prevista uma revisão das atuais especificações técnicas⁶³ no âmbito da Diretiva Sistemas de Transporte Inteligentes (STI)⁶⁴,
- continuar a apoiar os Estados-Membros na implantação de melhores soluções de gestão do tráfego e de soluções inteligentes para a aplicação coerciva da lei⁶⁵,
- estudar a melhor forma de promover uma maior aceitação dos sistemas de transporte inteligentes cooperativos (STI-C), nomeadamente através de especificações técnicas,
- emitir um documento de orientação para os Estados-Membros sobre a continuidade do serviço eCall para veículos equipados com eCall 2G/3G, incluindo sobre possíveis instrumentos regulamentares a nível nacional para manter, pelo menos, uma rede por comutação de circuitos até 2030.

8.2. REFORÇAR A APLICAÇÃO DA LEI E A DISSUAÇÃO

A eficácia das medidas de segurança rodoviária depende fundamentalmente de uma aplicação coerciva coerente e visível da lei.

A Comissão irá:

- continuar a apoiar os Estados-Membros no desenvolvimento de estratégias sólidas de aplicação coerciva da lei para fazer face aos desafios persistentes do excesso de velocidade, da condução sob a influência de álcool e da distração, ao partilhar boas práticas através de iniciativas e grupos como o Grupo de Alto Nível para a Segurança Rodoviária, o programa «Road Safety Exchange», a Carta Europeia da Segurança Rodoviária e o grupo de peritos CARE. Tal inclui a utilização de tecnologias automatizadas para a aplicação coerciva da lei e a realização de investigação baseada em dados concretos sobre abordagens bem-sucedidas,

⁶³ Regulamento Delegado (UE) n.º 886/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante aos dados e procedimentos para a prestação, se possível, de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores.

⁶⁴ [Diretiva \(UE\) 2023/2661 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de novembro de 2023, que altera a Diretiva 2010/40/UE que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte.](#)

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=pt.

- continuar a permitir uma cooperação eficaz entre as autoridades responsáveis pelas cartas de condução e pela matrícula de veículos, nomeadamente através da utilização de ferramentas informáticas como o MOVEHUB,
- tornar mais eficaz a assistência mútua com vista à aplicação coerciva da lei no caso das infrações relacionadas com a segurança rodoviária, com procedimentos mais bem definidos, e prestar apoio financeiro para o efeito,
- emitir orientações para os Estados-Membros sobre a gestão da velocidade.

8.3. PROMOVER AS TECNOLOGIAS DE SEGURANÇA DOS VEÍCULOS

Com base em décadas de regulamentação em matéria de segurança dos veículos, mais recentemente o regulamento relativo à segurança geral dos veículos⁶⁶, a Comissão irá:

- trabalhar no sentido de acelerar a implantação de sistemas de segurança avançados e apoiar a transição para veículos conectados e automatizados,
- realizar, em 2027, uma avaliação das medidas de segurança constantes do regulamento relativo à segurança geral dos veículos.

Além disso, a Comissão está a facilitar a criação de bancos de ensaio transfronteiriços, permitindo pré-implantações em grande escala de veículos autónomos para o transporte de passageiros e de mercadorias ao abrigo de um único regime de licenciamento transfronteiriço. Estes bancos de ensaio devem contribuir para a preparação para o mercado e a comercialização de veículos autónomos, bem como para a identificação das funcionalidades que poderão ter de ser aperfeiçoadas para efeitos de segurança. Esta iniciativa permitirá aos Estados-Membros continuar a implantar infraestruturas conectadas [incluindo sistemas de transporte inteligentes cooperativos (STI-C)] para partilhar dados mais rapidamente com todos os veículos e infraestruturas, melhorando ainda mais a segurança rodoviária.

8.4. NOVAS FORMAS DE MOBILIDADE

Com base num estudo⁶⁷ que analisa os desafios e as oportunidades associados à regulamentação dos dispositivos de mobilidade pessoal, a Comissão compromete-se a:

- tirar conclusões sobre os potenciais benefícios da harmonização das especificações técnicas dos dispositivos de mobilidade pessoal⁶⁸,
- elaborar orientações para os Estados-Membros e as administrações regionais e locais sobre as questões que devem ser tidas em conta para garantir a segurança dos condutores de dispositivos de mobilidade pessoal e outros utilizadores da estrada durante a utilização desses dispositivos, o que aprofundará as orientações

⁶⁶ Regulamento (UE) 2019/2144.

⁶⁷ «Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)» [não traduzido para português], Serviço das Publicações da União Europeia, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ Conforme solicitado pelos ministros dos Transportes na reunião do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) de dezembro de 2025.

estabelecidas no guia temático de 2021 do PMUS sobre a utilização segura de dispositivos de micromobilidade⁶⁹.

8.5. INICIATIVAS DE INVESTIGAÇÃO E INOVAÇÃO

O atual programa Horizonte Europa 2021-2027 continuará a dar prioridade à investigação e inovação no domínio da segurança rodoviária, com especial destaque para a compreensão e a resposta a desafios emergentes. Os domínios prioritários de investigação incluem a segurança rodoviária e a resiliência rodoviária nas zonas rurais, a segurança dos utilizadores vulneráveis da estrada, como os peões, os ciclistas e os utilizadores de dispositivos de micromobilidade, e a utilização da inteligência artificial e de megadados para prever e evitar acidentes rodoviários.

A Comissão apoiará igualmente a inovação no domínio das tecnologias de segurança dos veículos, incluindo interfaces homem-tecnologia em sistemas dos veículos. Continuará a incentivar a colaboração entre fabricantes de automóveis, empresas tecnológicas e instituições de investigação através da parceria para a mobilidade conectada, cooperativa e automatizada (Parceria CCAM).

8.6. EDUCAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO

A Comissão continuará a apoiar o intercâmbio de boas práticas em matéria de educação e sensibilização para a segurança rodoviária, nomeadamente através da Carta Europeia da Segurança Rodoviária⁷⁰, do Intercâmbio para a Segurança Rodoviária da UE e das suas conferências bienais.

A Comissão procurará igualmente integrar a educação e a sensibilização para a segurança rodoviária noutros instrumentos de financiamento e sensibilização da UE, nomeadamente no Erasmus+ e, quando identificado pelos Estados-Membros, nos seus planos de parceria nacionais e regionais para o período de financiamento de 2028-2034, em especial no que diz respeito à mobilidade urbana e rural.

8.7. PAPEL DO SETOR PRIVADO E DOS EMPREGADORES NA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A Comissão apelará aos empregadores dos setores público e privado para que adotem políticas empresariais que deem prioridade à segurança nas operações empresariais. Estas políticas poderiam basear-se nas recomendações do grupo de peritos académicos para a Quarta Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança Rodoviária⁷¹, que teve lugar em Marraquexe, em Marrocos, em abril de 2025.

As referidas recomendações incluem a garantia de que os dispositivos de segurança rodoviária constem da regulamentação e das práticas em matéria de segurança no local de

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en?prefLang=pt.

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

⁷¹ «Saving Lives Beyond 2025 — Taking Further Steps — Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety», Administração dos Transportes da Suécia, 2025.

trabalho, devendo as autoridades e organizações governamentais liderar o processo. Tal poderia ser alcançado através da implementação de uma cultura de segurança entre organizações e da aplicação de sistemas de gestão da segurança, como as normas ISO 45001 ou ISO 39001.

As organizações da sociedade civil, incluindo grupos de defesa da segurança rodoviária, organizações de apoio às vítimas e associações profissionais, desempenham um papel crucial na manutenção da sensibilização do público, no apoio à elaboração de políticas e na prestação de serviços a vítimas de acidentes e às suas famílias.

A Comissão continuará a promover essa participação do setor privado e do setor terciário na segurança rodoviária, nomeadamente através das suas conferências bienais, da Carta Europeia da Segurança Rodoviária e dos prémios anuais de excelência da UE no domínio da segurança rodoviária⁷².

8.8. ACOMPANHAMENTO E RESPONSABILIZAÇÃO

A Comissão continuará a disponibilizar mecanismos de acompanhamento e responsabilização aos profissionais da segurança rodoviária, a fim de impulsionar os progressos na consecução dos objetivos para 2030 e, em última análise, alcançar a «Visão Zero» até 2050. Tal será alcançado através:

- da base de dados e do grupo de peritos CARE para recolher dados sobre vítimas mortais e lesões rodoviárias, utilizando instrumentos de comunicação normalizados e colaborando com os Estados-Membros para melhorar a qualidade dos dados recolhidos sobre lesões graves e para desagregar os dados relativos a determinados tipos de veículos,
- do Observatório Europeu da Segurança Rodoviária⁷³ e da publicação de dados fiáveis e comparáveis sobre acidentes rodoviários e de análises e informações aprofundadas sobre as tendências, práticas e políticas de segurança rodoviária na UE.

8.9. ABORDAR QUESTÕES DE GOVERNAÇÃO

Prevê-se que o intercâmbio contínuo de boas práticas entre os Estados-Membros e o acompanhamento adequado das questões levantadas através do Grupo de Alto Nível para a Segurança Rodoviária, facilitado pela Comissão, conduzam a novas melhorias.

A resposta a novos desafios pode ser dada através da homologação, de medidas nacionais ou de legislação da UE. A construção de melhores infraestruturas depende principalmente do financiamento nacional e a segurança rodoviária tem de competir com outras prioridades políticas nacionais. A educação e a aplicação coerciva da lei continuarão a ser da responsabilidade nacional, sob reserva da afetação de recursos e da vontade política. Com a entrada em vigor do recente pacote legislativo da UE em matéria de segurança rodoviária⁷⁴ e sob reserva dos resultados das propostas relativas à inspeção

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en?prefLang=pt.

⁷⁴ Trata-se de três diretivas: a [Diretiva \(UE\) 2025/2205 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2025, relativa às cartas de condução](#); a [Diretiva \(UE\) 2025/2206 do Parlamento Europeu e](#)

técnica periódica, as medidas relacionadas com a segurança rodoviária que são da competência da UE foram atualizadas. De um modo geral, é provável que os progressos sejam constantes, mas incrementais, e dependam em grande medida da vontade política.

Ao mesmo tempo, o ecossistema de partes interessadas no domínio da segurança rodoviária da UE não está formado para colher os benefícios potencialmente significativos em matéria de segurança rodoviária que os progressos nas tecnologias de automatização dos veículos prometem. Embora o plano de ação para o setor automóvel⁷⁵ identifique este domínio como uma componente crucial da futura agenda da UE em matéria de competitividade, ainda não foi criado o quadro institucional para além dos ensaios. Todavia, existe um potencial significativo para que essas estruturas sejam financiadas, em grande medida, através de taxas de utilização.

Ao refletir sobre questões de governação, devem ser tidas em conta as necessidades dos corredores e nós estratégicos transfronteiriços, incluindo os que servem funções de dupla utilização. Tal inclui assegurar a coerência entre as considerações relativas à segurança rodoviária, à implantação da RTE-T, à cibersegurança e à resiliência.

A Comissão compromete-se a:

- alargar os projetos de reforço das capacidades e o intercâmbio de boas práticas em matéria de segurança rodoviária entre as autoridades a todos os níveis de governo,
- facultar informações mais estruturadas aos Estados-Membros sobre as preocupações comuns que manifestaram no âmbito do Grupo de Alto Nível para a Segurança Rodoviária,
- refletir sobre a necessidade de alterar as estruturas de governação da UE no que diz respeito à introdução segura de veículos conectados e automatizados.

A Comissão insta os Estados-Membros a:

- assegurar que dispõem de estruturas e entidades de governação e coordenação da segurança rodoviária que funcionem adequadamente,
- atribuir financiamento adequado a programas de segurança,
- comprometer-se a acompanhar e comunicar regularmente os progressos realizados.

A Comissão insta os órgãos de poder local e regional a:

- adotar abordagens abrangentes em matéria de segurança rodoviária que integrem a segurança no ordenamento do território e no planeamento dos transportes,

[do Conselho, de 22 de outubro de 2025, que altera a Diretiva \(UE\) 2025/2205 no que respeita a determinadas inibições de conduzir; a Diretiva \(UE\) 2024/3237 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2024, que altera a Diretiva \(UE\) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.](#)

⁷⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada «Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu», COM(2025) 95 final de 5 de março de 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- aplicar estratégias de gestão da velocidade,
- disponibilizar infraestruturas adequadas aos utilizadores vulneráveis da estrada,
- desenvolver as capacidades de resposta a emergências.

9. CONCLUSÃO

A presente análise da aplicação do quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 revela uma realidade preocupante: embora se tenham registado progressos, o ritmo das melhorias é insuficiente em muitos Estados-Membros para alcançar o objetivo da UE para 2030. Mas a análise também apresenta alguns aspetos positivos: destaca algumas medidas eficazes que podem ser reproduzidas ou ampliadas e comunica a introdução promissora de novas tecnologias e métodos que podem melhorar a segurança rodoviária. Além disso, algumas ações e investimentos levam tempo a ter impacto e não se refletem imediatamente nos dados relativos à segurança rodoviária. É importante que a Comissão e os Estados-Membros continuem a tomar medidas para alcançar efeitos positivos tanto a curto como a longo prazo.

Os resultados resumidos no presente relatório ilustram o que pode ser alcançado quando os intervenientes a todos os níveis — desde as pessoas às estruturas de governação a nível da UE — contribuem para a abordagem «sistema seguro», no âmbito dos respetivos domínios de responsabilidade. Todavia, o abrandamento dos progressos rumo à «Visão Zero» — num contexto de aumento do tráfego e de novas tendências sociais e tecnológicas — põe em causa a adequação da atual «caixa de ferramentas» de segurança rodoviária em relação ao futuro.

A análise mostra que os desafios em matéria de segurança rodoviária estão a tornar-se mais complexos, influenciados pelas alterações demográficas, pela transformação tecnológica, pelas alterações climáticas e pela mudança dos padrões de mobilidade, que não foram totalmente previstos aquando da elaboração do quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030.

No entanto, o relatório também revela oportunidades significativas para realizar progressos. Os progressos tecnológicos em matéria de segurança dos veículos, a crescente sensibilização para os benefícios económicos dos investimentos na segurança e a crescente ênfase política na mobilidade sustentável criam condições favoráveis a uma ação acelerada.

A chave consiste em aproveitar estas oportunidades através de esforços coordenados, sustentados e dotados dos recursos adequados em toda a UE e nos Estados-Membros, a todos os níveis de governo e da sociedade. Os investimentos na segurança rodoviária geram retornos substanciais, não só sob a forma de custos que são evitados, mas também de melhoria da qualidade de vida e da produtividade económica. O argumento a favor da ação é convincente, tanto do ponto de vista social como económico.

O sucesso dependerá de um compromisso político renovado, de um financiamento adequado, de uma maior cooperação entre as partes interessadas e da vontade de adotar abordagens inovadoras para fazer face aos desafios persistentes. A Comissão está pronta a apoiar os Estados-Membros e as partes interessadas neste esforço crítico, tendo presente que a consecução da «Visão Zero» exigirá uma ação coletiva e uma responsabilidade partilhada.

As vidas que podem ser salvas, as lesões que podem ser evitadas e os benefícios económicos que podem ser obtidos justificam os esforços sustentados que serão necessários para alcançar os objetivos da UE em matéria de segurança rodoviária.

A Comissão insta os Estados-Membros e todas as partes interessadas a aceitarem urgentemente o desafio de criar um futuro no qual a UE se aproxime o mais possível de zero vítimas mortais no transporte rodoviário e a mobilidade seja sustentável e segura. Sem um empenho, investimento e ação renovados em todos os Estados-Membros e a nível da UE, este esforço para salvar vidas nas nossas estradas continuará a ser uma mera aspiração.