Parecer do Comité Económico e Social Europeu sabre a «Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária»

[COM(2018) 274 final –2018/0129 (COD)]

(2019/C 62/40)

Relator: **Brian CURTIS**

Consulta	Parlamento Europeu, 31.5.2018
	Conselho da União Europeia, 8.6.2018
Base jurídica	Artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Adoção em secção	4.10.2018
Adoção em plenária	17.10.2018
Reunião plenária n.º	538
Resultado da votação	204/2/6
(votos a favor/votos contra/abstenções)	

1. **Conclusões e recomendações**

1.1. O Comité Económico e Social Europeu (CESE) congratula-se com a proposta de alteração da Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (Diretiva Segurança Rodoviária). Em particular, considera que as medidas apresentadas pela Comissão deverão colmatar as lacunas da diretiva em vigor (harmonização, partilha de informações e âmbito de aplicação limitado) e desempenhar um papel importante na aplicação do plano de ação estratégico para a segurança rodoviária.

1.2. O Comité subscreve a iniciativa «Visão Zero», que visa acabar com as vítimas mortais e os acidentes graves nas estradas até 2050, mediante a adoção da abordagem Sistema Seguro, promovida pela Organização Mundial da Saúde. A concretização desta estratégia exigirá o envolvimento de todos os setores e utentes da estrada, por forma a lograr uma governação reforçada. É importante que os indicadores sejam claros e possam ser acompanhados. As organizações da sociedade civil devem participar de forma ativa em todas as fases da formulação, da aplicação, do acompanhamento e da avaliação da estratégia.

1.3. O Comité entende que um procedimento de cartografia dos riscos sistemático e pró-ativo em toda a RTE-T, bem como em todas as autoestradas e estradas principais, representa um passo fundamental para o planeamento de novas medidas de infraestrutura. Não obstante, devido aos diferentes estados de aplicação da Diretiva Segurança Rodoviária em vigor, é importante fixar metas e prazos realistas para todos os Estados-Membros e prestar apoio financeiro às regiões que registam maior atraso, nomeadamente os seis países dos Balcãs Ocidentais. Ademais, o Comité defende que o âmbito de aplicação da Diretiva Segurança Rodoviária deveria ser alargado a todas as estradas principais, de zonas urbanas e rurais, a fim de lograr uma redução efetiva e considerável dos acidentes mortais e graves até 2030.

1.4. O CESE considera que alcançar elevados níveis de segurança rodoviária constitui um objetivo estratégico; todavia importa reforçar o orçamento no próximo Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027, de molde a assegurar uma continuidade a longo prazo e, consequentemente, a realização das metas ambiciosas estabelecidas pela própria UE. Em particular, o Comité chama a atenção para o facto de a estratégia da UE se centrar sobretudo no financiamento da construção de novas infraestruturas, quando também é necessário atribuir fundos suficientes à manutenção e modernização das estradas existentes. Além disso, entende que o reforço do orçamento para o setor dos transportes terá efeitos positivos acrescidos no crescimento e no emprego na Europa.

1.5. O Comité apoia a proposta de novos requisitos de desempenho em matéria de marcação horizontal e de sinalização vertical, tendo em vista o desenvolvimento de sistemas de mobilidade cooperativos, conectados e automatizados (C-ITS). O CESE recomenda alargar essa abordagem a todos os transportes disponíveis (intermodalidade), a fim de maximizar o impacto da referida estratégia. Além disso, considera que qualquer estratégia em matéria de segurança rodoviária deve ter como ponto de partida a educação e a formação adequadas dos condutores particulares e profissionais, uma vez que o erro humano continua a ser a principal causa de acidente.

1.6. O CESE concorda com a proposta de ter sistematicamente em conta os utentes da estrada vulneráveis em todos os procedimentos de gestão da segurança rodoviária. Em particular, recomenda que as novas medidas sejam elaboradas em paralelo com outras disposições específicas em matéria de segurança para veículos, tendo em vista fechar o círculo.

2. **Introdução**

2.1. A segurança rodoviária na UE melhorou consideravelmente nas últimas décadas. Entre 2001 e 2010, o número de vítimas mortais em acidentes de viação na UE diminuiu 43 %, e mais 19 % entre 2010 e 2016. No entanto, o número de sinistros rodoviários permanece elevado (25 620 pessoas perderam a vida nas estradas da UE em 2016 ([1])) e as estatísticas apontam para uma estagnação progressiva do processo da UE para uma mobilidade segura.

2.2. Por esta razão, a Declaração de Valeta exortou a Comissão Europeia a lançar uma nova iniciativa para adaptar a **Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (Diretiva Segurança Rodoviária)** à evolução do panorama da mobilidade, resultante das tendências societais e dos progressos tecnológicos. Esta iniciativa, que incide sobre a segurança rodoviária, desempenha um papel fundamental no **plano de ação estratégico para a segurança rodoviária** ([2]), publicado em maio de 2018, no âmbito do **terceiro pacote de mobilidade** ([3]).

3. **Síntese da proposta**

3.1. Apesar dos progressos realizados nos últimos anos, o número de acidentes graves ou mortais nas estradas ainda é muito elevado. Uma vez que noventa por cento dos acidentes são causados por erro humano, a Comissão considera que a automatização, a conectividade e os novos padrões de projeto de estradas e conceção de veículos podem reduzir o número de acidentes e as suas consequências para os condutores, passageiros e utentes da estrada vulneráveis (por exemplo, os ciclistas).

3.2. Em particular, a Comissão estabeleceu o objetivo «**Visão Zero**», que almeja acabar com as vítimas mortais e os acidentes graves nas estradas até 2050. A proposta introduz igualmente uma meta intercalar de reduzir para metade o número de vítimas mortais e feridos graves até 2030.

3.3. A fim de alcançar estes objetivos, a UE pretende adotar novas ferramentas tecnológicas e regulamentares baseadas na abordagem do **Sistema Seguro** ([4]) da Organização Mundial da Saúde. A esta abordagem subjaz o princípio de que, embora não se possam eliminar totalmente os acidentes, é possível tomar medidas para reduzir o número de vítimas mortais e feridos graves.

3.4. A Diretiva Segurança Rodoviária foi adotada em 2008, a fim de garantir que a segurança rodoviária se encontra na vanguarda de todas as fases de planeamento, projeto e funcionamento da infraestrutura rodoviária. No entanto, o estado de aplicação da diretiva em apreço apresenta grandes diferenças entre os Estados-Membros, as quais correspondem amiúde a um nível mais elevado de acidentes mortais e graves ([5]). Por esta razão, é importante harmonizar as disposições regulamentares em matéria de segurança e melhorar o desempenho de segurança da infraestrutura rodoviária. Os Estados-Membros devem receber apoio financeiro específico através do Mecanismo Interligar a Europa (200 milhões de euros) para o período 2018-2020.

3.5. A diretiva revista visa atingir os objetivos *supra,* introduzindo as seguintes medidas:

— impor a transparência e o acompanhamento dos procedimentos de gestão da segurança das infraestruturas;

— introduzir uma avaliação global da rede rodoviária e um procedimento de cartografia dos riscos sistemático e pró-ativo para avaliar a segurança rodoviária, integrada ou inerente, em toda a UE;

— alargar o âmbito de aplicação da diretiva além da rede transeuropeia de transportes (TEN-T), a fim de abranger as autoestradas e as estradas principais fora da rede, bem como todas as estradas fora das zonas urbanas construídas com financiamento total ou parcial da UE (a RTE-T é caracterizada por grandes volumes de tráfego, mas, graças aos elevados padrões de segurança, os acidentes mortais não são particularmente frequentes (8 %). A rede rodoviária principal da UE representa 39 % de todos os acidentes mortais que ocorrem na UE. Uma ação coordenada da UE na rede rodoviária principal (incluindo a parte fora da RTE-T) deverá contribuir para alcançar os objetivos de «Visão Zero»);

([1]) Base de dados da UE sobre acidentes rodoviários, 2016.
([2]) COM(2018) 293, anexo I.
([3]) COM(2018) 293 final.
([4]) Organização Mundial da Saúde, «Save LIVES — A road safety technical package» [Salvar VIDAS — Pacote técnico para a segurança rodoviária], 2017.
([5]) CARE — Base de dados da UE sobre acidentes rodoviários.

— estabelecer requisitos de desempenho geral de marcação horizontal e de sinalização vertical para tornar mais fácil o desenvolvimento de sistemas de mobilidade cooperativos, conectados e automatizados;

— tornar obrigatória a tomada em conta sistemática dos utentes da estrada vulneráveis em todos os procedimentos de gestão da segurança rodoviária.

4. **Observações na generalidade**

4.1. O CESE acolhe com a agrado a proposta da Comissão que visa alterar a Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária. Em particular, subscreve a Declaração de Valeta e considera que é necessário melhorar a abordagem europeia para alcançar melhores resultados em matéria de segurança rodoviária.

4.2. O terceiro pacote de mobilidade consiste num conjunto de iniciativas legislativas relacionadas entre si. O Comité decidiu tratar separadamente cada uma destas propostas legislativas. Por essa razão, o presente parecer deve ser lido e interpretado em conjugação com os pareceres anteriores do CESE, bem como com os pareceres elaborados de forma com ele coordenada e que analisam alguns aspetos específicos do terceiro pacote de mobilidade ([6]).

4.3. O Comité concorda em que o objetivo da «Visão Zero» deve ser alcançado por meio da abordagem Sistema Seguro. Para o efeito, será necessário o envolvimento de todos os setores e utentes da estrada, por forma a lograr uma governação reforçada. É importante que os indicadores definidos para a consecução destes objetivos sejam claros e possam ser acompanhados. As organizações da sociedade civil devem participar de forma ativa em todas as fases da formulação, da aplicação, do acompanhamento e da avaliação da estratégia.

4.4. O CESE congratula-se com a decisão de afetar 200 milhões de euros (período 2018-2020) à segurança rodoviária. Porém, é de opinião que é necessário aumentar a dotação financeira disponível no próximo Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027, para assegurar a continuidade a longo prazo e, consequentemente, a consecução das metas ambiciosas estabelecidas pela própria UE ([7]). (A Comissão Europeia estimou que o investimento necessário para realizar a rede principal da RTE-T ascende a cerca de 500 mil milhões de euros entre 2021 e 2030 e que a conclusão da rede global necessita de cerca de 1,5 biliões de euros.)

4.5. O CESE entende que o reforço do orçamento para o setor dos transportes terá efeitos positivos acrescidos no crescimento e no emprego na Europa. Os fundos investidos produzirão um efeito de alavanca, ajudando a criar 13 milhões de postos de trabalho por ano até 2030 e a gerar receitas adicionais de até 4 500 mil milhões (1,8 % do PIB da UE). Tal significa que cada mil milhões de euros investidos na RTE-T poderão criar até 20 000 postos de trabalho ([8]).

4.6. O Comité entende que a iniciativa de adotar um procedimento de cartografia dos riscos sistemático e pró-ativo em toda a RTE-T, bem como em todas as autoestradas (fora da RTE-T) e estradas principais, representa um passo fundamental para o planeamento da escala e do tipo de medidas de infraestrutura a adotar no quadro da rede rodoviária europeia. Não obstante, devido aos diferentes estados de aplicação da Diretiva Segurança Rodoviária em vigor, é importante fixar metas e prazos realistas para todos os Estados-Membros e adotar medidas financeiras adequadas para apoiar as regiões e os países que registam maior atraso ([9]).

4.7. O Comité chama a atenção para o facto de a estratégia da UE se centrar sobretudo no financiamento da construção de novas infraestruturas. No entanto, também importa canalizar fundos adequados para a manutenção e a melhoria das estradas existentes, na medida em que estes fatores são igualmente cruciais para manter um elevado nível de segurança rodoviária.

([6]) TEN/666 — Mobilidade sustentável para a Europa, Giulia Barbucci, 2018 (ver página 254 do presente Jornal Oficial); TEN/668 — Ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo + Informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias, Stefan Back, 2018 (ver página 265 do presente Jornal Oficial); TEN/669 — Execução dos projetos da RTE-T, Dumitru Fornea, 2018 (ver página 269 do presente Jornal Oficial); TEN/675 — Pesos e dimensões dos veículos rodoviários, Stefan Back, 2018 (ver página 286 do presente Jornal Oficial); TEN/672 — Mecanismo Interligar a Europa, Aurel Laurențiu Plosceanu e Graham Watson, 2018 (JO C 440 de 6.12.2018, p. 19); TEN/673 — Mobilidade conectada e automatizada, Ulrich Samm, 2018 (ver página 274 do presente Jornal Oficial); TEN/674 — Rotulagem dos pneus, 2018 (ver página 280 do presente Jornal Oficial); TEN/667 (ver página 261 do presente Jornal Oficial); INT/863, Segurança dos veículos/proteção dos utentes da estrada vulneráveis, Raymond Hencks, 2018 (JO C 440 de 6.12.2018, p. 90).

([7]) COM(2018) 277.

([8]) TEN/672 — Mecanismo Interligar a Europa, Aurel Laurențiu Plosceanu e Graham Watson, 2018.

([9]) TEN/669 — Execução dos projetos da RTE-T, Dumitru Fornea, 2018.

4.8. Para desenvolver sistemas de mobilidade cooperativos, conectados e automatizados (C-ITS) é fundamental estabelecer novos requisitos de desempenho em matéria de marcação horizontal e de sinalização vertical. O Comité considera essencial promover o intercâmbio constante de informações entre os veículos e a infraestrutura rodoviária, a fim de fazer face ao «sistema de tráfego misto», caracterizado pela utilização de diferentes tecnologias nos veículos: condução humana, assistida e automatizada ([10]). Para concretizar a estratégia de mobilidade segura, é importante alargar essa abordagem a todos os transportes disponíveis (intermodalidade), com impacto direto na redução e segurança dos volumes de tráfego ([11]).

4.9. O CESE está convencido de que as novas tecnologias poderão contribuir de forma significativa para a melhoria das normas relativas à segurança rodoviária atentos os seus limites próprios e as cautelas necessárias à sua utilização. Além disso, o CESE considera que qualquer estratégia em matéria de segurança rodoviária deve ter como ponto de partida a educação e a formação adequadas dos condutores particulares e profissionais, uma vez que o erro humano continua a ser uma das principais causas de acidente.

4.10. O CESE concorda com a proposta de ter sistematicamente em conta os utentes da estrada vulneráveis em todos os procedimentos de gestão da segurança rodoviária. Esta abordagem está em consonância com as novas tendências e hábitos dos cidadãos da UE (por exemplo, o número crescente de ciclistas). O Comité recomenda que as novas medidas sejam elaboradas em paralelo com outras disposições específicas em matéria de segurança para veículos, tendo em vista fechar o círculo (por exemplo, sistemas avançados de travagem de emergência, alerta de saída da faixa de rodagem e conceção diferente das cabinas dos veículos pesados, para facilitar a visibilidade de ciclistas e peões, bem como sensores para os detetar) ([12]).

5. **Observações na especialidade**

5.1. O CESE considera importante desenvolver paralelamente as infraestruturas física e digital. É igualmente essencial concluir a cobertura de 5G em todas as redes de autoestradas e estradas principais da Europa o mais rapidamente possível, a fim de permitir a conectividade efetiva entre veículos, e entre estradas e veículos ([13]). Também neste contexto, o CESE recomenda prever um apoio financeiro adequado e a longo prazo no próximo Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027.

5.2. O Comité, em consonância com a recomendação do Conselho Europeu de Segurança dos Transportes ([14]), defende que o âmbito de aplicação da Diretiva Segurança Rodoviária deve ser alargado a todas as estradas principais das zonas rurais e urbanas. Esta abordagem mais ampla é necessária para lograr uma redução efetiva e drástica dos acidentes mortais e graves até 2030. Esta proposta baseia-se no facto de a proposta da Comissão ter impacto em metade dos acidentes que ocorrem nas estradas da UE e de a grande maioria dos acidentes com feridos graves ocorrerem em estradas urbanas.

5.3. Em 2015, a UE iniciou o alargamento da estratégia RTE-T aos Balcãs Ocidentais ([15]). Esta nova iniciativa, apoiada ao abrigo do Quadro de Investimento para os Balcãs Ocidentais (WBIF) e do Mecanismo Interligar a Europa (MIE), deverá ter um impacto significativo no processo de alargamento da UE. O CESE recomenda que se integre a aplicação do plano de ação estratégico para a segurança rodoviária neste ambicioso projeto de infraestruturas. Esta medida deverá estar em consonância com a proposta da Comissão de alargar o âmbito de aplicação da Diretiva Segurança Rodoviária à infraestrutura rodoviária fora das zonas urbanas concluída com o financiamento da UE. Em particular, deverá permitir a adesão dos seis países dos Balcãs Ocidentais à UE sem terem de enfrentar problemas de segurança ou de infraestruturas.

Bruxelas, 17 de outubro de 2018.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Luca JAHIER

([10]) TEN/673 — Mobilidade conectada e automatizada, Ulrich Samm, 2018.
([11]) TEN/666 — Mobilidade sustentável para a Europa, Giulia Barbucci, 2018.
([12]) INT/863 — Segurança dos veículos/proteção dos utilizadores vulneráveis, Raymond Hencks, 2018.
([13]) TEN/673 — Mobilidade conectada e automatizada, Ulrich Samm, 2018.
([14]) COM(2018) 274, p. 7.
([15]) http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_de.htm