

I

*(Comunicações)***CONSELHO****RESOLUÇÃO DO CONSELHO****de 26 de Junho de 2000****sobre o reforço da segurança rodoviária**

(2000/C 218/01)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo procedido a um debate geral sobre a comunicação da Comissão, de 20 de Março de 2000, «Prioridades da segurança rodoviária na União Europeia — relatório de progresso e hierarquização das acções», congratula-se com a sua apresentação, que se inscreve no quadro do segundo programa de acção comunitária para a promoção da segurança rodoviária na União Europeia, para o período 1997-2001,

- (1) Recorda que a adopção de medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes constitui um objectivo da política comum de transportes, expressamente consagrado no Tratado.
- (2) Considera que o reforço da segurança rodoviária deve ser uma das principais prioridades da política de transportes, dado o número inaceitável de mortos e de feridos como consequência de acidentes rodoviários na Europa, que causam graves prejuízos físicos, morais e materiais, quer para as vítimas e seus familiares, quer para o conjunto da sociedade.
- (3) Recorda que o reforço da segurança rodoviária é uma responsabilidade de todos, isto é, da União Europeia, das autoridades nacionais, regionais e locais dos Estados-Membros, da indústria de veículos a motor, das empresas de transporte, das associações e, sobretudo, dos próprios utilizadores da estrada.
- (4) Verifica que, em matéria de acidentes rodoviários, existem ainda importantes diferenças entre os Estados-Membros, o que contribui para justificar o reforço da acção, inclusivamente ao nível comunitário.
- (5) Verifica que, ao atribuir um custo económico aos óbitos, bem como aos danos corporais e materiais causados pelos acidentes rodoviários, o segundo programa introduziu uma dimensão económica na abordagem da segurança rodoviária.
- (6) Reconhece que os custos da prevenção de acidentes são, em geral, muito inferiores ao custo económico da sinistralidade e dos danos por ela causados.
- (7) Nota que embora se verifique uma tendência para a redução do número anual de vítimas, parte significativa das quais são crianças e jovens, a situação continua a ser socialmente inaceitável, cumprindo a todos os envolvidos contribuir activamente para a redução do número de vítimas.
- (8) Sublinha a importância de prosseguir e aprofundar os trabalhos realizados no quadro dos acordos administrativos relativos à aplicação e à entrada em vigor de controlos rodoviários conjuntos.
- (9) Partilha o ponto de vista do Parlamento Europeu, expresso na resolução de 11 de Março de 1998 sobre o segundo programa de acção⁽¹⁾ quanto à necessidade de agir segundo uma nova estratégia destinada a acelerar os progressos em matéria de segurança rodoviária, estabelecendo, nomeadamente, uma ordem de prioridades para as medidas que, a nível comunitário, devem ser tomadas no futuro.
- (10) Considera fundamental a realização de progressos sobre as seguintes medidas:

⁽¹⁾ JO C 104 de 6.4.1998, p. 139.

I. MEDIDAS DE CARÁCTER LEGISLATIVO

1. Alterar a Directiva 91/671/CEE⁽¹⁾, no sentido de tornar o uso obrigatório do cinto de segurança extensivo a todos os veículos já equipados de origem com esse dispositivo, e de impor a utilização obrigatória de sistemas de retenção homologados para as crianças.
2. Tornar o âmbito de aplicação da Directiva 92/6/CEE⁽²⁾, relativa aos limitadores de velocidade, extensivo aos veículos de mais de 3,5 toneladas de mercadorias ou de passageiros, tendo em conta o próximo relatório de avaliação da Comissão sobre a experiência adquirida na aplicação da referida directiva.
3. Aprovar uma directiva relativa à homologação de veículos com desenho frontal menos agressivo, em caso de choque, para os utentes da estrada mais vulneráveis, designadamente as crianças, os peões e os ciclistas.
4. Aprovar uma directiva relativa ao uso obrigatório de capacete para os utilizadores de motociclos e ciclomotores.
5. Alterar a Directiva 91/439/CEE⁽³⁾, relativa à carta de condução, a fim de harmonizar as subcategorias de cartas em função dos diferentes tipos de veículos, bem como tornar a aplicação dos critérios médicos relativos às cartas de condução, mais precisa.
6. Alterar a Directiva 71/127/CEE⁽⁴⁾, a fim de aumentar a zona de visibilidade lateral e para a retaguarda, reduzindo os «ângulos mortos».
7. Medidas relativas ao problema do álcool ao volante: aprovar uma recomendação sobre a condução sob o efeito do álcool, incentivando os Estados-Membros a considerar, nomeadamente, a adopção de uma taxa máxima de alcoo-

lémia de 0,5 mg/ml para os condutores, sem prejuízo da fixação de limites inferiores gerais ou para determinadas categorias de condutores.

II. MEDIDAS DE INVESTIGAÇÃO

1. Prosseguir a aprofundar os trabalhos no âmbito do programa europeu de avaliação de novos modelos de automóveis (EURO-NCAP), com vista à eventual inclusão de critérios adicionais relativos, nomeadamente, à segurança activa, à segurança dos peões, bem como avaliar os resultados do programa EURO-NCAP em termos de segurança rodoviária.
2. Prosseguir os trabalhos de investigação relativos aos problemas de segurança rodoviária causados pelo comportamento dos condutores sob influência de drogas e de certos medicamentos, estudando, nomeadamente, as melhores práticas de fiscalização existentes nos Estados-Membros e desenvolvendo meios de detecção por despistagem que permitam uma fiscalização mais eficaz.
3. Prosseguir os trabalhos de investigação, a fim de estabelecer normas relativas à aplicação de sistemas telemáticos nos veículos, dada a importância actual do desenvolvimento destes sistemas, e a necessidade de aprofundar conhecimentos sobre os seus efeitos em termos de segurança rodoviária.
4. Continuar a investigação sobre a utilização de tecnologias avançadas de apoio à condução, relativas aos veículos e à infra-estrutura, susceptíveis de melhorar significativamente a segurança rodoviária.
5. Prosseguir a avaliação de tecnologias com uma incidência nos dispositivos de gestão de velocidade e identificação de eventuais dificuldades de ordem técnica, organizacional, administrativa e jurídica na respectiva aplicação, definindo uma estratégia coerente para eliminar estes obstáculos e favorecer a comercialização destas tecnologias.
6. Prosseguir e aprofundar os trabalhos relativos à protecção dos ocupantes dos veículos em caso de choque na retaguarda (golpe de coelho).
7. Analisar a possibilidade de utilizar dispositivos que impeçam o arranque de veículos em caso de excesso das taxas de alcoolémia autorizadas a nível nacional.

⁽¹⁾ Directiva 91/671/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao uso obrigatório de cintos de segurança nos veículos de menos de 3,5 toneladas (JO L 373 de 31.12.1991, p. 26).

⁽²⁾ Directiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

⁽³⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 1.

⁽⁴⁾ Directiva 71/127/CEE do Conselho, de 1 de Março de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos espelhos retrovisores dos veículos a motor (JO L 68 de 22.3.1971, p. 1).

8. Prosseguir os trabalhos relativos à instalação nos veículos de dispositivos para recordar o uso do cinto de segurança, com o fim de desenvolver as especificações.
 9. Analisar se a eventual obrigação do uso de capacete para os ciclistas não pode induzir efeitos secundários negativos sobre a utilização da bicicleta e analisar os problemas de aplicação efectiva desta medida.
 10. Prosseguir a análise do interesse e das consequências da utilização permanente das luzes médias ou das luzes especiais dos veículos durante a circulação diurna.
 11. Analisar os eventuais efeitos secundários do desencadeamento do «air bag», nomeadamente no caso de choques múltiplos.
 12. Estudar os efeitos e as formas da eventual instalação obrigatória, nos veículos ligeiros, de avisadores sonoros de ultrapassagem de velocidade moduláveis e accionáveis pelo condutor.
5. Criar e gerir um sistema integrado de informação que recolha, compare, interprete e divulgue estatísticas sobre todos os aspectos da segurança rodoviária na União Europeia.
 6. Fomentar a troca de informações a nível europeu, no domínio dos socorros prestados às vítimas dos acidentes, sendo certo que a melhoria da sua eficácia constitui um dos factores que permitiu a redução do número de mortos nas estradas.
 7. Estabelecer linhas directrizes relativas à divulgação de informações sobre as melhores práticas para a concepção de infra-estruturas «tolerantes», e definir orientações para a correcção dos «pontos negros», assim como para informar os automobilistas sobre a presença dos mesmos.
 8. Promover a troca de informações sobre as melhores estratégias para realizar campanhas de sensibilização.

III. MEDIDAS DE CARÁCTER INFORMATIVO

1. Promover a difusão dos resultados das campanhas experimentais efectuadas no quadro do programa EURO-NCAP.
2. Promover o reforço da troca de informações na área da segurança rodoviária, nomeadamente pela exploração da base de dados comunitária CARE sobre os acidentes de circulação rodoviária⁽¹⁾, dado que a disponibilidade de informações, qualitativas e quantitativas permite evidenciar as prioridades e medidas a tomar para a definição de políticas de segurança rodoviária.
3. Promover campanhas de sensibilização sobre as consequências da condução sob a influência do álcool e da condução a velocidade excessiva.
4. Promover campanhas de sensibilização sobre a importância do uso do cinto de segurança pelos utilizadores do veículo e do uso de capacete pelos utilizadores de veículos de duas rodas.

⁽¹⁾ Decisão 93/704/CE do Conselho, de 30 de Novembro de 1993, relativa à criação de um banco de dados comunitário sobre os acidentes de circulação rodoviária (JO L 329 de 30.12.1993, p. 63).

IV. CONCLUSÃO

Face ao que precede e mantendo o objectivo da redução máxima da sinistralidade, o Conselho:

- 1) Apoia a recomendação da Comissão que visa encorajar as autoridades nacionais, regionais e locais dos Estados-Membros a contabilizar as despesas com medidas de segurança rodoviária e a seguir os efeitos das mesmas, por forma a comparar as despesas com os benefícios decorrentes dos acidentes evitados.
- 2) Convida as autoridades acima referidas a aumentar os investimentos em projectos de segurança rodoviária, e criar novos estímulos, nomeadamente económicos, susceptíveis de acelerar os investimentos a todos os níveis.
- 3) Convida os Estados-Membros a aplicar a Convenção, assinada a 17 de Junho de 1998, relativa às decisões de prescrição do direito de conduzir⁽²⁾.
- 4) Convida os Estados-Membros a concluir os trabalhos já iniciados no âmbito do Acordo de Schengen a fim de estabelecer um acordo de cooperação para a punição das infracções ao código da estrada para execução de penas pecuniárias.

⁽²⁾ JO C 216 de 10.7.1998, p. 2.

Além disso, o Conselho convida a Comissão a:

- 5) Apresentar o mais depressa possível as propostas de carácter legislativo acima referidas.
 - 6) Prosseguir os trabalhos sobre medidas de investigação e de informação.
 - 7) Prosseguir, em cooperação com os Estados-Membros, os trabalhos destinados a melhorar a qualidade da base de dados CARE e a harmonizar os conceitos utilizados.
8. Ter em conta, na elaboração do seu próximo programa de acção:
 - a presente resolução,
 - eventuais medidas que permitam reduzir os efeitos nefastos da velocidade inadapta da sobre a segurança rodoviária,
 - a oportunidade de estabelecer um objectivo quantificado de redução do número total de vítimas nas estradas da Comunidade.
-