

**MERCOSUR/PM/SO/REC.**

**PROPUESTA DE RECOMENDACIÓN PARA INTENSIFICAR LA COOPERACIÓN REGIONAL CON EL OBJETIVO DE CUMPLIR LA META 3.6 DE LOS ODS: REDUCIR MUERTES Y TRAUMAS CAUSADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

**VISTO:**

El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto, el Protocolo Constitutivo del Parlamento del MERCOSUR, a través de los cuales se busca la promoción la transparencia de la información y de las decisiones para crear confianza y facilitar la participación de los ciudadanos; estimular la formación de conciencia colectiva de valores ciudadanos y comunitarios para la integración; así como fortalecer la cooperación con los demás órganos del MERCOSUR y ámbitos regionales de representación ciudadana.

La Resolución n° 74/299, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 31 de agosto de 2020 sobre el Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

El Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos.

**CONSIDERANDO:**

Que, las lesiones causadas por el tránsito son un importante problema de salud pública en el mundo. Según estimaciones recientes de la carga global de la enfermedad, durante el año 2019 fallecieron 1.2 millones de personas. Por otro lado, el número de personas que sufre lesiones no fatales podría ascender a más de 50 millones. Para

muchas de ellas las lesiones resultan en algún tipo de daño permanente o discapacidad. Las estimaciones indican que durante el año 2019 se perdieron más de 72.9 millones de años de vida saludable por esta causa en todo el mundo.

Que, en la región de las Américas, fallecieron algo más de 158 mil personas durante 2019 y se perdieron 8.9 millones de años de vida saludable como resultado de una lesión de tránsito. Esto equivale al 13% de las defunciones y el 12% de los años de vida saludable perdidos en todo el mundo.

Que, las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son también una cuestión de equidad social, ya que los pobres y los vulnerables son también con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, a saber, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y pasajeros de medios de transporte público peligrosos, que se ven afectados y expuestos de manera desproporcionada a riesgos y accidentes de tráfico, que pueden llevar a un ciclo de pobreza agravada por la pérdida de ingresos.

Que, en 2020 los Estados Miembros de las Naciones Unidas aprobaron la Resolución 74/299 en la que se declara el periodo 2021-2030 como el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Más recientemente, en la Declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo del año 2022, los países ratificaron su compromiso político para impulsar la aplicación del Plan Mundial, así como elaborar y aplicar planes regionales, nacionales y subnacionales.

Que, es necesario fortalecer la capacidad institucional y continuar la cooperación internacional, incluida la cooperación entre países que comparten vías de tránsito transfronterizas y la cooperación entre las organizaciones regionales e internacionales, a fin de seguir apoyando los esfuerzos para mejorar la seguridad vial en todo el mundo, en particular en los países en desarrollo, y de proporcionar el apoyo para cumplir los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y los de la Agenda 2030.

Que, estas resoluciones destacan la importancia de impulsar un enfoque de Sistema Seguro con el fin de promover la seguridad vial y la movilidad sostenible en el mundo.

Sin embargo, en muchos países la adopción y aplicación de medidas de seguridad vial sigue siendo insuficiente, y por tanto, se requiere el impulso de legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y señalando otros factores de riesgo, como la mala visibilidad, las condiciones médicas y los medicamentos que afectan a la conducción segura, la fatiga, el uso de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y psicoactivas, los teléfonos móviles y otros dispositivos electrónicos y de envío de mensajes de texto.

Que, es especialmente importante abordar la cuestión de la seguridad de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, la prestación de primeros auxilios a las víctimas de accidentes de tráfico, la capacitación y la educación, en particular en los países en desarrollo y los países menos adelantados.

Que, la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, ha elaborado el Plan Mundial 2021-2030 como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos, en línea con la meta 3.6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 (Reducir muertes y trauma causado por accidentes de tránsito).

Que, la adopción (o reforma) de legislaciones en seguridad vial es un proceso largo que involucra a varias agencias estatales y no estatales que inician, revisan, votan y aprueban las enmiendas, y es por ello que es fundamental promover la identificación de las mejores prácticas regulatorias, las necesidades identificadas por las organizaciones de sociedad civil, con el ánimo de promover acciones de pauta que faciliten la armonización en esta región del continente Americano, a través del diálogo abierto entre los participantes.

## EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR RECOMIENDA AL CMC:

**Artículo 1°.** Intensificar la colaboración a nivel nacional, regional e internacional con miras a cumplir las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, especialmente la meta 3.6 (Reducir muertes y trauma causado por accidentes de tránsito).

**Artículo 2°.** Considerar la aprobación de legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción.

**Artículo 3°.** Garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las vías de tránsito con una infraestructura vial más segura teniendo en cuenta las necesidades del transporte motorizado y no motorizado y otros usuarios vulnerables de las vías de tránsito, especialmente en aquellas de mayor riesgo y con tasas elevadas de accidentes, mediante una combinación de planificación y evaluación adecuadas de la seguridad, que comprendan la determinación de las zonas propensas a accidentes, el diseño, la construcción y el mantenimiento de vías de tránsito, sistemas de señalización y otro tipo de infraestructura, teniendo en cuenta la geografía del país.

**Artículo 4°.** Adoptar políticas y medidas para aplicar las reglamentaciones y normas correspondientes sobre seguridad de los vehículos para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor cumplan las reglas mínimas aplicables para la protección de los ocupantes y otros usuarios de las vías de tránsito, con cinturones de seguridad, airbags y sistemas de seguridad activa instalados de serie.

**Artículo 5°.** Adoptar medidas para promover el conocimiento y la conciencia de la seguridad vial entre la población mediante campañas de educación, capacitación y publicidad, especialmente entre los jóvenes, y a que difundan buenas prácticas de seguridad vial en la comunidad.

**Artículo 6°.** Promover la existencia de medios de transporte de calidad ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, en particular transporte público y no motorizado, así como la integración intermodal segura, para mejorar la seguridad vial, la equidad social, la salud pública y la planificación urbana, incluida la resiliencia de las ciudades y los vínculos urbano-rurales, y, a este respecto, a que tengan en cuenta la seguridad vial y la movilidad como parte de los esfuerzos para lograr el desarrollo sostenible.

**Artículo 7°.** Adoptar, aplicar y hacer que se cumplan políticas y medidas para proteger y promover activamente la seguridad peatonal y el transporte en bicicleta, con miras a mejorar la seguridad vial y lograr resultados más amplios en materia de salud, en particular en cuanto a la prevención de las lesiones y las enfermedades no transmisibles.

**Artículo 8°.** Intercambiar a nivel bilateral, regional e internacional las mejores prácticas y normas en materia de causas y prevención de los accidentes de tráfico, lo que podría ser útil para hacer frente a deficiencias y lagunas de información.

**Artículo 9°.** Aplicar políticas de seguridad vial para la protección de las personas más vulnerables entre los usuarios de las vías de tránsito, en particular los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad.

**Artículo 10.** Elaborar y aplicar leyes y políticas amplias sobre motocicletas, incluida la capacitación, la concesión de licencias de conductor, la matriculación de vehículos, las condiciones de trabajo y la utilización por los propios motociclistas de cascos y de equipo de protección personal, en el marco de las normas internacionales vigentes, ante el número desproporcionadamente elevado y cada vez mayor de muertes y lesiones en todo el mundo en las que se ve involucrado el uso de motocicletas, en particular en los países en desarrollo.

**Artículo 11.** Invertir en la seguridad vial a todos los niveles, entre otras cosas asignando presupuestos específicos suficientes para el mejoramiento institucional y de la infraestructura de la seguridad vial.

**MERCOSUR/PM/SO/REC.**

**PROPOSTA DE RECOMENDAÇÃO PARA INTENSIFICAR A COOPERAÇÃO REGIONAL COM O OBJETIVO DE ATINGIR A META 3.6 DOS ODS: REDUZIR MORTES E TRAUMAS CAUSADOS POR ACIDENTES DE TRÂNSITO**

**VISTO:**

O Tratado de Assunção, o Protocolo de Ouro Preto, o Protocolo Constitutivo do Parlamento do MERCOSUL, através do qual se busca promover a transparência das informações e das decisões para criar confiança e facilitar a participação cidadã; estimular a formação da consciência coletiva dos valores cidadãos e comunitários para a integração; bem como fortalecer a cooperação com outros órgãos do MERCOSUL e níveis regionais de representação cidadã.

Resolução nº 74/299, aprovada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 31 de agosto de 2020, sobre Melhorar a segurança rodoviária no mundo.

O Plano Global para a Década de Ação para a Segurança Viária 2021-2030, desenvolvido pela Organização Mundial da Saúde e pelas Comissões Regionais das Nações Unidas, em cooperação com parceiros do Grupo de Colaboração para a Segurança Rodoviária das Nações Unidas e outras partes interessadas, como um documento de orientação para apoiar a implementação da Década de Ação 2021-2030 e seus objetivos.

**CONSIDERANDO:**

Que as lesões causadas pelo trânsito constituem um grande problema de saúde pública no mundo. De acordo com estimativas recentes da carga global da doença, 1,2 milhões de pessoas morreram em 2019. Por outro lado, o número de pessoas que sofrem lesões não fatais poderá aumentar para mais de 50 milhões. Para muitos delas,

as lesões resultam em algum tipo de dano permanente ou incapacidade. As estimativas indicam que durante 2019 mais de 72,9 milhões de anos de vida saudável foram perdidos devido a esta causa em todo o mundo.

Que, na região das Américas, mais de 158 mil pessoas morreram em 2019 e 8,9 milhões de anos de vida saudável foram perdidos em decorrência de acidentes de trânsito. Isto equivale a 13% das mortes e 12% dos anos de vida saudável perdidos em todo o mundo.

Que, as mortes e lesões causadas por acidentes de trânsito são também uma questão de equidade social, uma vez que os pobres e os vulneráveis são também, na maioria das vezes, os usuários vulneráveis das vias de tráfegos de trânsito, nomeadamente pedestres, ciclistas, usuários de veículos motorizados de duas e três rodas e passageiros de meios perigosos de transporte público, que são desproporcionalmente afetados e expostos a riscos e acidentes de trânsito, o que pode levar a um ciclo de pobreza agravado pela perda de rendimentos.

Que, em 2020, os Estados Membros das Nações Unidas aprovaram a Resolução 74/299 na qual o período 2021-2030 é declarado como a Segunda Década de Ação para a Segurança Rodoviária. Mais recentemente, na Declaração Política da reunião de alto nível sobre a melhoria da segurança rodoviária no mundo em 2022, os países ratificaram o seu compromisso político de promover a implementação do Plano Global, bem como de desenvolver e implementar planos regionais e nacionais e subnacionais.

Que, é necessário fortalecer a capacidade institucional e continuar a cooperação internacional, incluindo a cooperação entre países que partilham rotas de trânsito transfronteiriças e a cooperação entre organizações regionais e internacionais, a fim de avançar nos esforços para melhorar a segurança rodoviária em todo o mundo, particularmente nos países em desenvolvimento, além de proporcionar o apoio para cumprir os objetivos da Década de Ação para a Segurança Rodoviária (2011-2020) e os da Agenda 2030.

Que, estas resoluções destacam a importância de promover uma abordagem de Sistema Seguro, a fim de promover a segurança rodoviária e a mobilidade sustentável



no mundo. Contudo, em muitos países a adoção e aplicação de medidas de segurança rodoviária continuam a ser insuficientes, pelo que é necessária a promoção de uma legislação ampla sobre os principais fatores de risco, como a não utilização de cintos de segurança, sistemas de retenção para crianças e capacetes, embriaguez, condução e excesso de velocidade, e apontando outros fatores de risco, tais como má visibilidade, condições médicas e medicamentos que afetam a condução segura, fadiga, uso de estupefacientes e substâncias psicotrópicas e psicoativas, celulares e outros dispositivos eletrônicos e de mensagens de texto.

Que, é especialmente importante abordar a segurança dos usuários vulneráveis das vias de trânsito, a prestação de primeiros socorros às vítimas de acidentes rodoviários, a formação e a educação, especialmente nos países em desenvolvimento e nos países menos avançados.

Que, a Organização Mundial da Saúde e as Comissões Regionais das Nações Unidas, em cooperação com parceiros do Grupo de Colaboração para a Segurança Rodoviária das Nações Unidas e outras partes interessadas, desenvolveram o Plano Global 2021-2030 como um documento político da Ação 2021-2030 e seus objetivos, em linha com a meta 3.6 do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 3 (Reduzir mortes e traumas causados por acidentes de trânsito).

Que, a adoção (ou reforma) da legislação de segurança rodoviária é um processo longo que envolve diversas organizações estatais e não estatais que iniciam, analisam, votam e aprovam alterações, e é por isso que é essencial promover a identificação das melhores práticas regulatórias, as necessidades identificadas pelas organizações da sociedade civil, com o objetivo de promover ações orientadoras que facilitem a harmonização nesta região do continente americano, através do diálogo aberto entre os participantes.



## O PARLAMENTO DO MERCOSUL

### RECOMENDA AL CMC:

**Artigo 1°.** Intensificar a colaboração a nível nacional, regional e internacional com vista a cumprir as metas relacionadas com a segurança rodoviária contidas na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, especialmente a meta 3.6 (Reduzir mortes e traumas causados por acidentes de trânsito).

**Artigo 2°.** Considerar a aprovação de legislação abrangente sobre os principais fatores de risco, tais como a não utilização de cintos de segurança, sistemas de retenção para crianças e capacetes, condução sob o efeito do álcool e excesso de velocidade, e implementar leis adequadas e eficazes, baseadas em dados empíricos ou científicos sobre outros fatores de risco relacionados com a diminuição de habilidades ou distrações durante a condução.

**Artigo 3°.** Garantir a segurança e a proteção de todos os usuários das vias de trânsito com infraestruturas rodoviárias mais seguras, tendo em conta as necessidades dos transportes motorizados e não motorizados e de outros usuários vulneráveis, especialmente aqueles que correm maior risco e com taxas de acidentes, através de uma combinação de planeamento de segurança adequado e avaliação, incluindo a determinação de áreas propensas a acidentes, a concepção, construção e manutenção de vias de tráfego, sistemas de sinalização e outras infraestruturas, tendo em conta a geografia do país.

**Artigo 4°.** Adotar políticas e medidas para implementar regulamentos e normas de segurança veicular relevantes para garantir que todos os novos veículos motorizados cumpram as normas mínimas aplicáveis para a proteção dos ocupantes e outros usuários das vias de trânsito, com cintos de segurança, airbags e sistemas de segurança ativa instalados como padrão.

**Artigo 5°.** Adotar medidas que promovam o conhecimento e a sensibilização da população para a segurança rodoviária através de campanhas de educação, formação e publicidade, especialmente entre os jovens, e divulguem boas práticas de segurança

rodoviária na comunidade.

**Artigo 6º.** Promover a existência de meios de transporte de qualidade ambientalmente saudáveis, seguros, acessíveis e econômicos, em particular transportes públicos e não motorizados, bem como uma integração intermodal segura, para melhorar a segurança rodoviária, a equidade social, a saúde pública e o planejamento urbano, incluindo a resiliência das cidades e das ligações urbano-rurais e, neste contexto, ter em conta a segurança rodoviária e a mobilidade como parte dos esforços para alcançar o desenvolvimento sustentável.

**Artigo 7º.** Adotar, implementar e fazer cumprir políticas e medidas para proteger e promover ativamente a segurança do transporte de trabalhadores e bicicletas, com vista a melhorar a segurança rodoviária e alcançar resultados de saúde mais amplos, incluindo a prevenção de lesões e doenças não transmissíveis.

**Artigo 8º.** Intercambiar as melhores práticas e normas a nível bilateral, regional e internacional sobre as causas e a prevenção de acidentes de trânsito, o que poderá ser útil para preencher lacunas e deficiências de informação.

**Artigo 9.º** Implementar políticas de segurança rodoviária para proteger os mais vulneráveis entre os usuários das vias de trânsito, em particular as crianças, os jovens, os idosos e as pessoas com deficiência.

**Artigo 10.** Desenvolver e implementar leis e políticas abrangentes sobre motocicletas, incluindo treinamento, licenciamento de motoristas, registro de veículos, condições de trabalho, uso de capacetes e equipamentos de proteção individual pelos motociclistas, diante do número desproporcionalmente elevado e crescente de mortes e ferimentos em todo o mundo envolvendo o uso de motocicletas, particularmente nos países em desenvolvimento.

**Artigo 11.** Investir na segurança rodoviária em todos os níveis, entre outras coisas, alocando orçamentos específicos suficientes para a melhoria institucional e de infraestrutura da segurança rodoviária.