

## I

(Atos legislativos)

## DIRETIVAS

## 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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 20 de julho de 2010, intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», enuncia como objetivos da União reduzir para metade o número de vítimas mortais de acidentes de viação até 2020, em comparação com 2010, e aproximar-se das «zero vítimas mortais» até 2050. Todavia, os progressos na consecução desses objetivos têm vindo a estagnar nos últimos anos. Nas suas conclusões sobre segurança rodoviária de 8 de junho de 2017, o Conselho aprovou uma nova meta intermédia de redução do número de feridos graves até 2030, para metade dos valores registados em 2020, aprovando assim a Declaração de Valeta, de março de 2017. Por conseguinte, é necessário envidar mais esforços para atingir ambas as referidas metas.
- (2) De acordo com a abordagem relativa a um Sistema Seguro, as mortes e os feridos graves em acidentes de viação são, em larga medida, evitáveis. Deverá ser uma responsabilidade partilhada a todos os níveis garantir que os acidentes de viação não conduzam a mortes ou feridos graves. Em especial, estradas bem concebidas e devidamente mantidas e claramente marcadas e sinalizadas, deverão reduzir a probabilidade de acidentes de viação, enquanto estradas menos perigosas (estradas construídas de forma inteligente para garantir que os erros de condução não tenham imediatamente consequências graves ou fatais) deverão reduzir a gravidade dos acidentes. A Comissão deverá fornecer orientações relativas à construção e à manutenção de zonas adjacentes à faixa de rodagem das estradas menos perigosas, baseando-se na experiência de todos os Estados-Membros;
- (3) As estradas da rede transeuropeia de transportes (rede RTE-T), identificadas no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup> são de extrema importância para a integração europeia. Por conseguinte, nessas estradas deverá ser garantido um elevado nível de segurança.
- (4) Os procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária aplicados na rede RTE-T contribuíram para reduzir o número de vítimas mortais e de feridos graves na União. Resulta da avaliação dos efeitos da Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(5)</sup> que os Estados-Membros que aplicam princípios de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária a título voluntário às suas estradas nacionais fora da rede RTE-T têm muito melhores resultados em termos de segurança rodoviária do que os Estados-Membros que o não fazem. Por conseguinte, é desejável que os referidos princípios de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária se apliquem a outros troços da rede rodoviária europeia.

<sup>(1)</sup> JO C 62 de 15.2.2019, p. 261.

<sup>(2)</sup> JO C 168 de 16.5.2019, p. 81.

<sup>(3)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 4 de abril de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 7 de outubro de 2019.

<sup>(4)</sup> Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

<sup>(5)</sup> Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (JO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

- (5) É importante que os troços rodoviários construídos em pontes e os troços rodoviários que atravessem túneis que façam parte da rede abrangida pelo âmbito de aplicação da presente diretiva também sejam abrangidos pela presente diretiva no que diz respeito à segurança rodoviária, com exceção dos túneis abrangidos pela Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(6)</sup>.
- (6) Por motivos de segurança rodoviária, é importante que as entradas e saídas das zonas de estacionamento situadas ao longo da rede abrangida pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, em especial as autoestradas e as estradas principais, sejam também abrangidas pela presente diretiva.
- (7) As condições de trabalho sazonal diferem substancialmente entre os Estados-Membros e as regiões. Por conseguinte, é importante que essas considerações sejam devidamente tidas em conta nas disposições nacionais de transposição da presente diretiva.
- (8) Uma grande parte dos acidentes de viação ocorre numa pequena proporção de estradas em que o volume de tráfego e as velocidades são elevados e onde existe um tráfego muito variado que se desloca a diferentes velocidades. Por conseguinte, o alargamento parcial do âmbito de aplicação da Diretiva 2008/96/CE às autoestradas e a outras estradas principais fora da rede RTE-T deveria contribuir significativamente para a melhoria da segurança da infraestrutura rodoviária em toda a União.
- (9) Para garantir que esse alargamento do âmbito de aplicação tenha o efeito pretendido, é lógico que as estradas principais que não sejam autoestradas incluam as estradas que pertencem à categoria mais elevada de estradas abaixo da categoria «autoestrada» na classificação rodoviária nacional. Pela mesma razão, os Estados-Membros deverão ser incentivados a assegurar que pelo menos todas as estradas a que se aplicava a Diretiva 2008/96/CE antes da entrada em vigor da presente diretiva, inclusive a título voluntário, continuam a ser abrangidas pela presente diretiva.
- (10) A aplicação obrigatória dos procedimentos previstos na Diretiva 2008/96/CE a qualquer projeto de infraestrutura rodoviária fora das zonas urbanas que seja realizado com financiamento da União deverá assegurar que os fundos da União não sejam utilizados para a construção de estradas inseguras.
- (11) A Diretiva 2008/96/CE abrange exclusivamente a infraestrutura rodoviária. Por conseguinte, a presente diretiva não afeta a legislação em matéria de circulação rodoviária, nem a competência dos Estados-Membros de tomarem decisões por iniciativa própria relativamente ao direito em matéria de circulação rodoviária. A Convenção de Genebra das Nações Unidas sobre o Trânsito Rodoviário, de 19 de setembro de 1949; e a Convenção de Viena sobre a Circulação Rodoviária, de 8 de novembro de 1968, assim como a Convenção de Viena sobre a Sinalização Rodoviária, de 8 de novembro de 1968, deverão ser respeitadas pelas partes contratantes.
- (12) A avaliação da segurança da totalidade da rede rodoviária baseada no risco surgiu como um instrumento eficiente e eficaz para identificar os troços da rede que deverão ser visadas por inspeções de segurança rodoviária mais exaustivas, e dar prioridade ao investimento em função do seu potencial para proporcionar melhorias em matéria de segurança na totalidade da rede. Toda a rede rodoviária abrangida pela presente diretiva deverá, por conseguinte, ser avaliada de forma sistemática, designadamente através de dados recolhidos por via eletrónica e digital, a fim de aumentar a segurança rodoviária em toda a União.
- (13) A integração dos elementos com o melhor desempenho da anterior «classificação e gestão da segurança da rede rodoviária em serviço» no novo procedimento de avaliação da segurança da totalidade da rede rodoviária deverá permitir uma melhor identificação dos troços de estrada em que as oportunidades para melhorar a segurança são as maiores e em que as intervenções específicas deverão concretizar as melhorias mais significativas.
- (14) A fim de melhorar a qualidade, a objetividade e a eficiência dos procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária, é benéfico permitir que os Estados-Membros tirem partido, se adequado, das tecnologias em constante evolução para a inspeção de troços rodoviários, para a documentação das condições de segurança rodoviária e para a recolha de outros dados relacionados com a segurança da rede rodoviária.
- (15) O seguimento sistemático das conclusões dos procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária é determinante para alcançar as melhorias da segurança da infraestrutura rodoviária necessárias para cumprir os objetivos de segurança rodoviária da União. Para o efeito, os planos de ação prioritária deverão assegurar que as intervenções necessárias sejam executadas o mais rapidamente possível. Em especial, os resultados da avaliação da segurança da totalidade da rede rodoviária deverão ser seguidos de inspeções específicas da segurança rodoviária ou, se possível e eficiente em termos de custos, de medidas corretivas imediatas destinadas a eliminar ou reduzir os riscos para a segurança rodoviária sem impor encargos administrativos excessivos.

<sup>(6)</sup> 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 (JO L 167 de 30.4.2004, p. 39).

- (16) O desempenho em termos de segurança das estradas existentes deverá ser melhorado, concentrando os investimentos nos troços de maior sinistralidade e com maior potencial de redução de acidentes.
- (17) O financiamento e os incentivos financeiros a nível da União podem, de acordo com as condições aplicáveis, ser utilizados para apoiar tais investimentos, complementando o investimento e os incentivos correspondentes a nível nacional.
- (18) Os troços da rede rodoviária adjacentes aos túneis rodoviários da rede rodoviária transeuropeia abrangidos pela Diretiva 2004/54/CE apresentam um risco particularmente elevado de acidente. Deverão, por conseguinte, ser organizadas inspeções de segurança rodoviária conjuntas destes troços rodoviários, que envolvam representantes de ambas as autoridades rodoviárias competentes, tanto as das estradas como as dos túneis, a fim de melhorar a segurança da rede rodoviária abrangida pela presente diretiva.
- (19) Os utentes da estrada vulneráveis representavam 47 % das vítimas mortais em acidentes de viação na União em 2017. Assegurar que as necessidades dos utentes da estrada vulneráveis sejam tidas em conta em todos os procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária e garantir o desenvolvimento de requisitos de qualidade para as infraestruturas destinadas a esses utentes da estrada deverá, por conseguinte, melhorar a sua segurança na estrada.
- (20) A fim de permitir que os Estados-Membros reforcem os seus procedimentos destinados a assegurar a utilização operacional das suas marcações e sinalizações rodoviárias, deverão estabelecer-se especificações comuns para promover a legibilidade e a detetabilidade efetivas das marcações e sinalizações rodoviárias por condutores humanos e por sistemas automatizados de assistência ao condutor.
- (21) A melhoria da segurança também é uma prioridade para as passagens de nível (ou seja, melhoria da sinalização e das infraestruturas). Segundo o relatório sobre a segurança ferroviária e a interoperabilidade na UE de 2018 da Agência Ferroviária da União Europeia, em 2016 ocorreram 433 acidentes graves nas 108 000 passagens de nível na União, dos quais resultaram 255 mortos e 217 feridos graves. Por conseguinte, importa identificar as passagens de nível que apresentam um elevado risco para a segurança, a fim de as melhorar.
- (22) Uma marcação e uma sinalização rodoviárias de alta qualidade são cruciais para apoiar os condutores e os veículos conectados e automatizados. As especificações comuns para a marcação e a sinalização rodoviárias deverão constituir a base para a implantação de sistemas de mobilidade conectados e automatizados. Seria preferível uma abordagem europeia conjunta, de acordo com a Convenção de Viena sobre a Sinalização Rodoviária, de 1968.
- (23) A fim de reforçar os resultados esperados decorrentes da aplicação da presente diretiva e assegurar um nível adequado de segurança em situações de emergência, os Estados-Membros poderão facilitar a cooperação entre os respetivos serviços de proteção civil, de resposta a emergências e de polícia de trânsito, sempre que adequado e, em particular, nos troços rodoviários transfronteiriços. Nos casos em que seja necessária a cooperação entre Estados-Membros no âmbito dessas atividades, o Mecanismo de Proteção Civil da União, por força da Decisão 1313/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(7)</sup>, prevê um enquadramento para esse efeito.
- (24) Sem prejuízo da legislação em matéria de contratos públicos, nomeadamente da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(8)</sup>, as especificações técnicas relativas à segurança deverão ser disponibilizadas ao público caso sejam organizados contratos públicos no setor das infraestruturas rodoviárias.
- (25) A fim de assegurar a transparência e melhorar a responsabilização, deverão ser comunicadas as classificações de segurança rodoviária para que os utentes da estrada estejam informados sobre o estado da infraestrutura e sensibilizados para esta questão.
- (26) Deverá ser encorajado o intercâmbio de experiências entre profissionais sobre metodologias relativas a sistemas seguros e o intercâmbio de informações entre auditores de segurança rodoviária.
- (27) A publicação dos resultados das avaliações da segurança da totalidade da rede rodoviária deverá permitir que o nível de segurança rodoviário da infraestrutura seja comparado em toda a União.

<sup>(7)</sup> Decisão n.º 1313/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, relativa a um Mecanismo de Proteção Civil da União Europeia (JO L 347 de 20.12.2013, p. 924).

<sup>(8)</sup> Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

- (28) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, o estabelecimento de procedimentos que assegurem um nível consistentemente elevado de segurança rodoviária em toda a rede RTE-T e na rede de autoestradas e estradas principais em toda a União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à necessidade de melhoramentos em toda a União, a fim de assegurar a convergência para padrões mais elevados de segurança da infraestrutura rodoviária, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo. Em resultado da ação ao nível da União, viajar em toda a União deverá tornar-se mais seguro, o que, por sua vez, deverá melhorar o funcionamento do mercado interno e apoiar o objetivo de coesão económica, social e territorial.
- (29) A fim de assegurar que o conteúdo dos procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária continua a refletir os melhores conhecimentos técnicos disponíveis, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita à adaptação dos anexos da presente diretiva ao progresso técnico. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor <sup>(9)</sup>. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (30) São necessárias medidas específicas para a melhoria contínua das práticas de gestão da segurança rodoviária e para facilitar o reconhecimento da marcação e da sinalização rodoviárias por veículos equipados com sistemas de assistência ao condutor ou níveis mais elevados de automatização. A fim de assegurar condições uniformes de execução das disposições pertinentes da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(10)</sup>.
- (31) Por conseguinte, a Diretiva 2008/96/CE deverá ser alterada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

*Artigo 1.º*

**Alteração da Diretiva 2008/96/CE**

A Diretiva 2008/96/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

**Objeto e âmbito de aplicação**

1. A presente diretiva impõe o estabelecimento e a aplicação de procedimentos relativamente às avaliações de impacto na segurança rodoviária, às auditorias de segurança rodoviária, às inspeções de segurança rodoviária e às avaliações da segurança da totalidade da rede rodoviária pelos Estados-Membros.
2. A presente diretiva aplica-se às estradas integradas na rede rodoviária transeuropeia, assim como às autoestradas e às outras estradas principais, quer se encontrem em fase de projeto, em construção ou em serviço.
3. A presente diretiva é igualmente aplicável às vias rodoviárias e aos projetos de infraestruturas rodoviárias não abrangidos pelo disposto no n.º 2, situados fora de zonas urbanas, que não servem as propriedades limítrofes e que são realizados com financiamento da União, com exceção das estradas que não estão abertas ao tráfego de veículos a motor em geral, como as ciclovias, ou estradas que não são concebidas para tráfego geral, como as estradas de acesso a instalações industriais, agrícolas ou florestais.
4. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente diretiva as estradas principais que apresentem um baixo risco em matéria de segurança, com base em motivos devidamente justificados relacionados com o volume de tráfego e as estatísticas de acidentes.

<sup>(9)</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>(10)</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Os Estados-Membros podem incluir no âmbito de aplicação da presente diretiva as estradas não referidas nos n.ºs 2 e 3.

Os Estados-Membros notificam à Comissão, até 17 de dezembro de 2021, a lista das autoestradas e das estradas principais existentes no seu território e, posteriormente, eventuais alterações subsequentes à mesma. Além disso, os Estados-Membros notificam à Comissão a lista das estradas isentas, nos termos do presente número, e das estradas incluídas no âmbito de aplicação da presente diretiva e, posteriormente, eventuais alterações subsequentes à mesma.

A Comissão publica a lista de estradas objeto de notificação nos termos do presente artigo.

5. A presente diretiva não se aplica aos túneis rodoviários, abrangidos pela Diretiva 2004/54/CE.»;

2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. “Rede rodoviária transeuropeia”: a rede rodoviária identificada no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*);

---

(\*) Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).»;

b) São inseridos os seguintes números:

«1-A. “Autoestrada”, uma via rodoviária especialmente projetada e construída para o tráfego motorizado, que não serve as propriedades limítrofes e que preenche os seguintes critérios:

- a) Inclui, exceto em pontos específicos ou a título temporário, faixas de rodagem distintas para os dois sentidos de tráfego, separadas por uma faixa não destinada à circulação ou, excepcionalmente, por outros meios;
- b) Não tem cruzamentos ao mesmo nível com estradas, vias de caminho-de-ferro, trilhos de elétricos, ciclovias ou caminhos pedonais;
- c) Está especificamente sinalizada como autoestrada;

1-B. “Estrada principal”, uma via rodoviária situada fora de uma zona urbana que liga grandes cidades ou regiões, ou ambas, e que pertence à categoria de estrada mais elevada a seguir à categoria “autoestrada” na classificação rodoviária nacional à data de 26 de novembro de 2019;»;

c) É suprimido o n.º 5;

d) Os n.ºs 6 e 7 passam a ter a seguinte redação:

«6. “Classificação de segurança”, a classificação em categorias dos troços da rede rodoviária existente, de acordo com a respetiva segurança inerente objetivamente medida;

7. “Inspeção específica da segurança rodoviária”, uma investigação orientada para a identificação de condições perigosas, defeitos e problemas que aumentem o risco de acidentes e lesões, com base numa visita no local de uma via rodoviária ou de um troço existente;»;

e) É inserido o seguinte número:

«7-A. “Inspeção periódica de segurança rodoviária”, uma verificação ordinária periódica das características e defeitos que exigem obras de manutenção por motivos de segurança;»;

f) É aditado o seguinte número:

«10. “Utente da estrada vulnerável”, os utentes da estrada que não se deslocam em veículos a motor, nomeadamente ciclistas e peões, assim como utilizadores de veículos a motor de duas rodas.»;

3) Ao artigo 4.º é aditado o seguinte número:

«6. A Comissão deve fornecer orientações relativas à conceção de zonas adjacentes à faixa de rodagem das estradas menos perigosas e de estradas claramente sinalizadas, onde o cumprimento da lei é praticamente inevitável, na auditoria inicial da fase de conceção, assim como orientações relativas aos requisitos de qualidade respeitantes aos utentes da estrada vulneráveis. Essas orientações devem ser desenvolvidas em estreita cooperação com peritos dos Estados-Membros.»;

4) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

#### **Avaliação da segurança da totalidade da rede rodoviária**

1. Os Estados-Membros asseguram que é efetuada uma avaliação da segurança da totalidade da rede rodoviária que incida sobre toda a rede rodoviária em serviço abrangida pela presente diretiva.

2. As avaliações da segurança da totalidade da rede rodoviária devem avaliar a gravidade do risco de acidente e de impacto, com base:

a) Principalmente num exame visual, realizado no local ou por meios eletrónicos, das características de conceção da estrada (segurança inerente); e

b) Numa análise dos troços da rede rodoviária em serviço há mais de três anos e nos quais tenha ocorrido um número elevado de acidentes graves em relação ao fluxo de tráfego.

3. Os Estados-Membros asseguram que a primeira avaliação da segurança da totalidade da rede rodoviária seja efetuada até 2024. As avaliações subsequentes da segurança da totalidade da rede rodoviária devem ser suficientemente frequentes para assegurar níveis adequados de segurança, devendo, em todo o caso, ser efetuadas pelo menos de cinco em cinco anos.

4. Ao efetuar a avaliação da segurança da totalidade da rede rodoviária, os Estados-Membros podem ter em conta os elementos indicativos previstos no anexo III.

5. A Comissão deve fornecer orientações sobre a metodologia para a realização de avaliações sistemáticas da segurança da totalidade da rede rodoviária e sobre as classificações de segurança.

6. Com base nos resultados da avaliação a que se refere o n.º 1, e para efeitos de hierarquização das necessidades para a adoção de futuras medidas, os Estados-Membros devem classificar todos os troços da rede rodoviária em pelo menos três categorias de acordo com o seu nível de segurança.»;

5) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

#### **Inspeções periódicas de segurança rodoviária»;**

b) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros asseguram que as inspeções periódicas de segurança rodoviária sejam realizadas com uma frequência suficiente, a fim de garantir níveis de segurança adequados para a infraestrutura rodoviária em causa.»;

c) O n.º 2 é suprimido;

d) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Os Estados-Membros devem assegurar a segurança dos troços da rede rodoviária adjacentes a túneis rodoviários abrangidos pela Diretiva 2004/54/CE através de inspeções conjuntas de segurança rodoviária que envolvam as entidades competentes que participam na aplicação da presente diretiva e da Diretiva 2004/54/CE. As inspeções conjuntas de segurança rodoviária devem ser suficientemente frequentes para preservar níveis adequados de segurança e, em todo o caso, ser realizadas pelo menos de seis em seis anos.»;

6) São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 6.º-A

#### **Seguimento dos procedimentos aplicáveis às estradas em serviço**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as conclusões das avaliações da segurança da totalidade da rede rodoviária realizadas nos termos do artigo 5.º são objeto de inspeções específicas da segurança rodoviária ou de medidas corretivas imediatas.
2. Quando efetuarem inspeções específicas da segurança rodoviária, os Estados-Membros podem ter em conta os elementos indicativos previstos no anexo II-A.
3. As inspeções específicas da segurança rodoviária devem ser efetuadas por equipas de peritos. Pelo menos um membro da equipa de peritos deve satisfazer os requisitos estabelecidos no artigo 9.º, n.º 4, alínea a).
4. Os Estados-Membros devem assegurar que as conclusões das inspeções específicas da segurança rodoviária são seguidas de decisões fundamentadas para determinar se são necessárias medidas corretivas. Em especial, os Estados-Membros devem identificar troços rodoviários em que são necessárias melhorias de segurança da infraestrutura rodoviária e estabelecer as ações consideradas prioritárias para melhorar a segurança desses troços rodoviários.
5. Os Estados-Membros devem assegurar que as medidas corretivas são principalmente orientadas para os troços rodoviários com baixos níveis de segurança e que oferecem a oportunidade de aplicar medidas com elevado potencial de melhoria da segurança e de redução dos custos da sinistralidade.
6. Os Estados-Membros devem preparar e atualizar regularmente um plano de ação prioritária baseado no risco para controlar a aplicação das medidas corretivas identificadas.

Artigo 6.º-B

#### **Proteção dos utentes da estrada vulneráveis**

Os Estados-Membros devem assegurar que as necessidades dos utentes da estrada vulneráveis sejam tidas em conta na aplicação dos procedimentos estabelecidos nos artigos 3.º a 6.º-A.

Artigo 6.º-C

#### **Marcação e sinalização rodoviárias**

1. Os Estados-Membros devem prestar especial atenção, nos seus procedimentos atuais e futuros relativos à marcação e à sinalização rodoviárias, à legibilidade e à detetabilidade por condutores humanos e por sistemas automatizados de assistência ao condutor. Esses procedimentos devem ter em conta as especificações comuns, caso tais especificações comuns tenham sido estabelecidas nos termos do n.º 3.
2. Um grupo de peritos estabelecido pela Comissão deve, no máximo até junho de 2021, avaliar a oportunidade de estabelecer especificações comuns, incluindo diferentes elementos destinados a assegurar a utilização operacional das marcações e sinalizações rodoviárias, a fim de promover a legibilidade e a detetabilidade efetivas da marcação e sinalização rodoviárias por condutores humanos e por sistemas automatizados de assistência ao condutor. Esse grupo deve ser composto por peritos designados pelos Estados-Membros. A avaliação deve incluir uma consulta à Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa.

A avaliação deve ter em conta, em particular, os seguintes elementos:

- a) A interação entre as diferentes tecnologias e infraestruturas de assistência ao condutor;
  - b) O efeito das condições meteorológicas e atmosféricas e do trânsito sobre a marcação e a sinalização rodoviárias no território da União;
  - c) O tipo e a frequência das obras de manutenção necessárias para várias tecnologias, incluindo uma estimativa dos custos.
3. Tendo em conta a avaliação a que se refere o n.º 2, a Comissão pode adotar atos de execução para estabelecer especificações comuns, relativas aos procedimentos dos Estados-Membros a que se refere o n.º 1, com vista a assegurar a utilização operacional da respetiva marcação e sinalização rodoviárias, no que diz respeito à legibilidade e à detetabilidade efetivas da marcação e sinalização rodoviárias por condutores humanos e por sistemas automatizados de assistência ao condutor. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2.

Os atos de execução a que se refere o primeiro parágrafo não prejudicam a competência do Comité Europeu de Normalização no que diz respeito às normas em matéria de marcação e sinalização rodoviárias.

Artigo 6.º-D

### **Informação e transparência**

A Comissão publica um mapa europeu da rede rodoviária abrangida pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, acessível em linha, destacando as diferentes categorias a que se refere o artigo 5.º, n.º 6.

Artigo 6.º-E

### **Transmissão voluntária de informações**

Os Estados-Membros devem procurar criar um sistema nacional de transmissão voluntária de informações, acessível em linha, para todos os utentes da estrada, de modo a facilitar a recolha de informações pormenorizadas sobre as ocorrências transmitidas por utentes da estrada e veículos rodoviários, assim como de quaisquer outras informações relacionadas com a segurança que o autor da comunicação considere representarem um risco real ou potencial para a segurança da infraestrutura rodoviária.»;

7) No artigo 7.º, é inserido o seguinte número:

«1-A. A Comissão pode adotar atos de execução a fim de fornecer orientações de acordo com as quais devem ser apresentadas as informações sobre a gravidade do acidente, incluindo o número de mortos e de feridos. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2.»;

8) No artigo 9.º, é inserido o seguinte número:

«1-A. No caso dos auditores de segurança rodoviária que iniciem a sua formação a partir de 17 de dezembro de 2024, os Estados-Membros devem assegurar que os programas de formação que lhes são dedicados incluam aspetos relacionados com os utentes da estrada vulneráveis e com as infraestruturas destinadas a esses utentes.»;

9) O Artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º

### **Intercâmbio das melhores práticas**

A fim de melhorar a segurança nas estradas da União, a Comissão deve estabelecer um sistema para o intercâmbio de informações e das melhores práticas entre os Estados-Membros, abrangendo, nomeadamente, programas de formação no domínio da segurança rodoviária, projetos atuais de segurança da infraestrutura rodoviária e tecnologia com provas dadas no domínio da segurança rodoviária.»;

10) No artigo 11.º, é suprimido o n.º 2:

11) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 11.º-A

### **Apresentação de relatórios**

1. Os Estados-Membros devem apresentar um relatório à Comissão, até 31 de outubro de 2025, sobre a classificação de segurança de toda a rede, avaliada nos termos do artigo 5.º. Se possível, o relatório deve basear-se numa metodologia comum. Se for caso disso, o relatório também deve abranger a lista de disposições das orientações nacionais atualizadas, incluindo, em especial, as melhorias em termos de progresso tecnológico e de proteção dos utentes da estrada vulneráveis. A partir de 31 de outubro de 2025, os referidos relatórios devem ser apresentados de cinco em cinco anos.

2. A Comissão, com base numa análise dos relatórios nacionais a que se refere o n.º 1, elabora e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, pela primeira vez em 31 de outubro de 2027 e subsequentemente de cinco em cinco anos, um relatório sobre a aplicação da presente diretiva, em especial no que respeita aos elementos referidos no n.º 1, bem como sobre eventuais medidas adicionais, designadamente uma revisão da presente diretiva e possíveis adaptações ao progresso técnico.»;

12) O artigo 12.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 12.º

### **Alteração dos anexos**

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 12.º-A a fim de alterar os anexos para os adaptar ao progresso técnico.»;



13) É aditado o seguinte artigo:

«Artigo 12.º-A

#### **Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 12.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 16 de dezembro de 2019. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 12.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor (\*).
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 12.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

(\*) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

14) O artigo 13.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 13.º

#### **Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*).
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

(\*) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;

15) Os anexos são alterados de acordo com o anexo da presente diretiva.

Artigo 2.º

#### **Transposição**

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 17 de dezembro de 2021. Os Estados Membros comunicam imediatamente a Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

*Artigo 3.º*

**Entrada em vigor**

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 4.º*

**Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de outubro de 2019.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

D. M. SASSOLI

*Pelo Conselho*

*A Presidente*

T. TUPPURAINEN

## ANEXO

Os anexos da Diretiva 2008/96/CE são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO I

**ELEMENTOS INDICATIVOS DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA»;**

b) No ponto 2, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) Tráfego (por exemplo, volume de tráfego, categorização do tráfego por tipos), incluindo fluxos previstos de peões e ciclistas calculados com base nos atributos de uso do solo dos terrenos limítrofes»;

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO II

**ELEMENTOS INDICATIVOS DAS AUDITORIAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA»;**

b) Ao ponto 1 é aditada a seguinte alínea:

«n) Disposições previstas para os utentes da estrada vulneráveis:

i) disposições previstas para os peões,

ii) disposições previstas para os ciclistas, designadamente a existência de percursos alternativos ou de separações do tráfego rodoviário de alta velocidade,

iii) disposições previstas para os veículos a motor de duas rodas,

iv) densidade e localização de passadeiras para peões e passagens para ciclistas,

v) disposições previstas para os peões e ciclistas nas estradas afetadas da zona,

vi) separação dos peões e ciclistas do tráfego rodoviário de alta velocidade ou existência de itinerários alternativos diretos em estradas de classe inferior»;

c) No ponto 2, a alínea h) passa a ter a seguinte redação:

«h) Disposições previstas para os utentes da estrada vulneráveis:

i) disposições previstas para os peões,

ii) disposições previstas para os ciclistas,

iii) disposições previstas para os veículos a motor de duas rodas.»;

3) É inserido o seguinte anexo:

«ANEXO II-A

**ELEMENTOS INDICATIVOS DAS INSPEÇÕES ESPECÍFICAS DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

1. Alinhamento da estrada e corte transversal:

a) Visibilidade e distâncias de visibilidade;

b) Limite de velocidade e delimitação de zonas por velocidade;

- c) Alinhamento auto-elucidativo (ou seja, “legibilidade” do alinhamento pelos utentes da estrada);
  - d) Acesso às propriedades e construções limítrofes;
  - e) Acesso dos veículos de emergência e de serviço;
  - f) Soluções para pontes e pontões;
  - g) Traçado da zona adjacente à faixa de rodagem (bermas, espessura do pavimento, taludes de escavação e aterro).
2. Cruzamentos e nós de ligação:
- a) Adequação do tipo de cruzamento/nó de ligação;
  - b) Geometria do traçado do cruzamento/do nó de ligação;
  - c) Visibilidade e legibilidade (perceção) dos cruzamentos;
  - d) Visibilidade no cruzamento;
  - e) Traçado das faixas auxiliares nos cruzamentos;
  - f) Controlo do tráfego no cruzamento (por exemplo, obrigação de paragem, sinalização rodoviária, etc.);
  - g) Existência de passadeiras para peões e passagens para ciclistas.
3. Disposições previstas para os utentes da estrada vulneráveis:
- a) Disposições previstas para os peões;
  - b) Disposições previstas para os ciclistas;
  - c) Disposições previstas para os veículos a motor de duas rodas;
  - d) Transportes públicos e infraestruturas;
  - e) Passagens de nível (assinalando, em especial, o tipo de passagem, se é manobrada ou não, e se o seu funcionamento é manual ou automatizado).
4. Iluminação, e sinalização e marcação:
- a) Sinalização rodoviária coerente, que não oculte a visibilidade;
  - b) Legibilidade da sinalização rodoviária (localização, dimensão, cor);
  - c) Postes de sinalização;
  - d) Marcação rodoviária e delimitação coerentes;
  - e) Legibilidade da marcação rodoviária (posição, dimensões e retrorrefletividade em condições secas e húmidas);
  - f) Contraste adequado da marcação rodoviária;
  - g) Iluminação de estradas e cruzamentos;
  - h) Equipamento apropriado da zona adjacente à faixa de rodagem.

5. Sinalização rodoviária:
  - a) Funcionamento;
  - b) Visibilidade.
6. Objetos, zonas de desobstrução (zonas de recuperação ou zonas livres) e sistemas rodoviários de contenção:
  - a) Ambiente na zona adjacente à faixa de rodagem, incluindo vegetação;
  - b) Perigos na zona adjacente à faixa de rodagem e distância do limite da faixa de rodagem ou da ciclovia;
  - c) Adaptação, de fácil compreensão, dos sistemas rodoviários de contenção (terraplenos centrais e barreiras de segurança para evitar perigos para os utentes da estrada vulneráveis);
  - d) Extremidades das barreiras de segurança;
  - e) Sistemas rodoviários de contenção adequados nas pontes e nos pontões;
  - f) Vedações (em estradas de acesso restrito).
7. Pavimento:
  - a) Defeitos no pavimento;
  - b) Resistência à derrapagem;
  - c) Material/gravilha/pedras solto/a/as;
  - d) Charcos, drenagem de água.
8. Pontes e túneis:
  - a) Existência de pontes e respetivo número;
  - b) Existência de túneis e respetivo número;
  - c) Elementos visuais que representam riscos para a segurança da infraestrutura.
9. Outras questões:
  - a) Disponibilização de parques de estacionamento e áreas de descanso seguros;
  - b) Disposições previstas para veículos pesados;
  - c) Encandeamento com faróis;
  - d) Obras na via;
  - e) Atividades perigosas na zona adjacente à faixa de rodagem;
  - f) Informação adequada nos equipamentos de Sistemas de Transporte Inteligente (STI), por exemplo, painéis de mensagens variáveis);
  - g) Animais domésticos e selvagens;
  - h) Avisos de escola próxima (se aplicável).»;

4) O anexo III passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO III

**ELEMENTOS INDICATIVOS DAS AVALIAÇÕES DA SEGURANÇA DA TOTALIDADE DA REDE RODOVIÁRIA**

1. Generalidades:

- a) Tipo de estrada em relação ao tipo e dimensão das regiões/cidades que liga;
- b) Comprimento do troço de estrada;
- c) Tipo de zona (rural, urbana);
- d) Utilização dos solos (escolas, comércio, zona industrial e de transformação, zonas residenciais e agrícolas, baldios);
- e) Densidade dos pontos de acesso às propriedades;
- f) Existência de uma via de serviço (por exemplo, para lojas);
- g) Existência de obras na via;
- h) Existência de parques de estacionamento.

2. Volume de tráfego:

- a) Volume de tráfego;
- b) Volume observado de motociclos;
- c) Volume observado de peões em ambos os sentidos, com a indicação “na berma” ou “a atravessar”;
- d) Volume observado de bicicletas em ambos os sentidos, com a indicação “ao longo da estrada” ou “que atravessam a estrada”;
- e) Volume observado de veículos pesados;
- f) Fluxo estimado de peões calculado com base nos atributos do uso do solo das propriedades limítrofes;
- g) Fluxo estimado de bicicletas calculado com base nos atributos do uso do solo das propriedades limítrofes.

3. Dados relativos aos acidentes:

- a) Número de vítimas mortais, local e causa dos acidentes por grupo de utentes da estrada;
- b) Número de feridos graves e local dos acidentes por grupo de utentes da estrada.

4. Características operacionais:

- a) Limite de velocidade (geral, para motociclos; para camiões);
- b) Velocidade de funcionamento (percentil 85);
- c) Gestão da velocidade e/ou redução do tráfego;
- d) Existência de dispositivos de STI: alertas de engarrafamento, painéis de mensagens variáveis;
- e) Aviso de escola próxima;
- f) Existência de supervisor de passageira de peões em zona escolar em períodos determinados.

## 5. Características geométricas:

- a) Perfil transversal-tipo (número, tipo e largura das vias, tipo de bermas adjacentes a separador central e respetivo material, pistas cicláveis, pedonais, etc.), incluindo a sua variação;
- b) Curvatura horizontal;
- c) Grau e alinhamento vertical;
- d) Visibilidade e distâncias de visibilidade.

## 6. Objetos, zonas de desobstrução (zonas de recuperação ou zonas livres) e sistemas rodoviários de contenção:

- a) Ambiente na zona adjacente à faixa de rodagem e zonas de desobstrução (zonas de recuperação ou zonas livres);
- b) Obstáculos fixos na zona adjacente à faixa de rodagem (por exemplo, postes de iluminação, árvores, etc.);
- c) Distância dos obstáculos à zona adjacente à faixa de rodagem;
- d) Densidade dos obstáculos;
- e) Bandas sonoras;
- f) Sistemas rodoviários de contenção.

## 7. Pontes e túneis:

- a) Existência de pontes e respetivo número, bem como outras informações pertinentes sobre as mesmas;
- b) Existência de túneis e respetivo número, bem como outras informações pertinentes sobre os mesmos;
- c) Elementos visuais que representam riscos para a segurança da infraestrutura.

## 8. Cruzamentos:

- a) Tipo de cruzamento e número de saídas (assinalando, nomeadamente, o tipo de controlo e a existência de mudanças de direção protegidas);
- b) Existência de canalizações;
- c) Qualidade do cruzamento;
- d) Volume de tráfego do cruzamento;
- e) Existência de passagens de nível (indicando, em particular, o tipo de passagem, se é manobrada ou não, e se o seu funcionamento é manual ou automatizado).

## 9. Manutenção:

- a) Defeitos no pavimento;
- b) Resistência à derrapagem do pavimento;
- c) Estado das bermas (incluindo vegetação);
- d) Estado da sinalização, marcação e delimitação;
- e) Estado dos sistemas rodoviários de contenção.

10. Infraestruturas para os utentes da estrada vulneráveis:
    - a) Passadeiras para peões e passagens para ciclistas (passadeiras de superfície e viadutos);
    - b) Passagens para ciclistas (passagens de superfície e viadutos);
    - c) Divisórias para peões;
    - d) Existência de passeio ou separador;
    - e) Instalações para bicicletas e seu tipo (trilhos para bicicletas, ciclovias e outro tipo de vias);
    - f) Qualidade da passadeira para peões em termos de visibilidade e sinalização de cada instalação;
    - g) Passadeiras para peões e passagens para ciclistas em via de acesso a estrada secundária de ligação ao nó;
    - h) Existência de vias alternativas para peões e ciclistas no caso de não haver infraestruturas separadas.
  11. Sistemas de segurança pré/pós-colisão para ferimentos resultantes acidentes de trânsito e elementos de atenuação da gravidade dos ferimentos:
    - a) Centros operacionais da rede e outras estruturas de patrulhamento;
    - b) Mecanismos para informar os utentes da estrada sobre as condições de circulação a fim de evitar acidentes ou incidentes;
    - c) Sistemas de deteção automática de incidentes: sensores e câmaras;
    - d) Sistemas de gestão de incidentes;
    - e) Sistemas de comunicação com os serviços de emergência.»;
- 5) O anexo IV é alterado do seguinte modo:
- a) O ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Localização do acidente (tão precisa quanto possível), incluindo as coordenadas GNSS (Global Navigation Satellite System);»;
  - b) O ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Gravidade do acidente.».
-