



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 5.10.2006  
COM(2006) 569 final

2006/0182 (COD)

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativa à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária**

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2006) 1231}

{SEC(2006) 1232}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1) CONTEXTO DA PROPOSTA

#### **Justificação e objectivos da proposta**

No seu Livro Branco de 2001 relativo à política europeia de transportes para 2010<sup>1</sup> e na sua comunicação relativa a um programa de acção europeu para a segurança rodoviária, de Junho de 2003, a Comissão Europeia anunciou que lançaria uma iniciativa sobre a segurança da infra-estrutura rodoviária. O Parlamento Europeu convidou-a a fornecer orientações para a gestão dos pontos com risco elevado de acidente e auditorias sobre segurança rodoviária<sup>2</sup>.

Além das acções que têm como objecto o condutor e o veículo, a infra-estrutura deve ser o terceiro pilar de qualquer programa global de segurança rodoviária. As características físicas de uma rede rodoviária, juntamente com os volumes de tráfego associados, são importantes factores de contributo para a sinistralidade.

Têm sido feitos muitos progressos em termos de segurança dos veículos. Em caso de acidente, os ocupantes dos automóveis correm um risco de morte ou lesão muito menor do que há dez anos. Os requisitos de ensaio e formação têm sido gradualmente reforçados, para que os condutores europeus possam fazer face aos perigos do tráfego rodoviário. Como o excesso de velocidade, a não-utilização dos cintos de segurança e a condução sob efeito do álcool são as principais causas de morte nas estradas europeias, foi reforçado o controlo do cumprimento das regras de trânsito<sup>3</sup>.

No entanto, para a infra-estrutura de segurança rodoviária, nenhum idêntico esforço conjunto foi ainda feito a nível europeu, embora o legislador tenha apelado a um nível elevado de segurança rodoviária nas orientações de 1996 relativas às redes transeuropeias. Tirando investigação e a criação de um mercado interno dos produtos de construção, a Comunidade Europeia não empreendeu ainda a acção necessária neste domínio. Verificaram-se progressos, em termos de segurança, nas estradas equipadas com sistemas de gestão e controlo do tráfego baseados nas tecnologias da informação e das comunicações (TIC), mas a aplicação de ferramentas TIC não é ainda sistemática.

Enquanto a tendência geral é para diminuir as verbas destinadas à infra-estrutura rodoviária, os utentes tornam-se mais atentos à qualidade e ao nível de segurança das estradas. Muitas autoridades rodoviárias vêem-se num dilema, porque, sujeitas a restrições orçamentais, têm ainda assim de fornecer uma infra-estrutura que corresponda à última palavra em segurança. As autoridades rodoviárias são levadas a tribunal por cidadãos vítimas de acidentes de viação.

Perante este cenário, o objectivo da directiva proposta é garantir a integração da segurança em todas as fases de planeamento, projecto e serviço da infra-estrutura rodoviária na rede transeuropeia de transportes (RTE-T). A directiva garantirá que a segurança seja encarada como um objectivo intrínseco, em paralelo com as análises económica e ambiental, e que os

---

<sup>1</sup> Livro Branco da Comissão de 12 de Setembro de 2001: “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções”, COM(2001) 370

<sup>2</sup> Resolução do Parlamento Europeu A5-0381/2000 de 18 de Janeiro de 2001

<sup>3</sup> Recomendação da Comissão, de 6 de Abril de 2004, relativa ao controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária (JO L 111 de 17.04.2004, p. 75)

gestores da infra-estrutura rodoviária recebam as orientações, a formação e a informação necessárias a fim de reforçar a segurança da rede rodoviária, para máxima vantagem dos utentes e do público em geral. A directiva terá os seguintes efeitos:

- Aumentará a segurança das novas estradas mediante uma contínua adaptação aos mais recentes requisitos de segurança;
- Introduzirá, nas estradas de todos os Estados-Membros da UE, um nível de segurança rodoviária identicamente elevado;
- Sensibilizará para a segurança, a fim de que, no planeamento e na concepção, se tomem decisões informadas;
- Tornará mais transparentes as implicações das decisões, em termos de segurança;
- Permitirá compilar e divulgar o conhecimento especializado existente, a fim de melhor aproveitar os resultados da investigação;
- Utilizará fundos limitados, para construir e conservar estradas com mais eficiência e segurança;
- Permitirá recolher, tratar e divulgar em melhores condições a informação relativa à segurança.

### **Contexto geral**

Em 2001, a União Europeia estabeleceu o ambicioso objectivo de, até 2010, reduzir a metade (de 50.000 para 25.000) o número de mortes nas estradas europeias. Se bem que se registe algum progresso (cf. balanço intercalar do programa de acção europeu para a segurança rodoviária de 2003<sup>4</sup>), os acidentes de viação causaram ainda 41 500 vítimas nas estradas da UE em 2005.

Poderiam ser salvas muitas vidas e evitados muitos acidentes se a infra-estrutura rodoviária existente fosse gerida de acordo com as melhores práticas de engenharia da segurança. É necessário intervir em determinados troços de risco elevado (pontos negros) com base nos registos locais de sinistralidade. Lamentavelmente, hoje em dia, os dados relativos à segurança demoram demasiado a chegar às autoridades responsáveis pela manutenção da rede rodoviária e pela tomada de medidas correctivas.

Enquanto a concepção de uma estrada segue normalmente uma série de critérios, tais como objectivos de planeamento urbano ou regional, tempo de percurso, conforto e conveniência do utente, consumo de combustível, custo de construção e impacto ambiental, é frequente considerar-se implicitamente que a segurança é conseguida mediante a simples observância das normas prescritas para o alinhamento e o traçado. A experiência prova que cumprir essas normas não é suficiente para evitar factores de risco. Por outro lado, alguns estudos de casos

---

<sup>4</sup> Comunicação da Comissão de 22 de Fevereiro de 2006: “Programa de acção europeu para a segurança rodoviária, balanço intercalar, 2003”, COM(2006) 74

indicam que mais de metade das deficiências a nível da segurança resultam de um desrespeito das orientações e normas de projecto<sup>5</sup>.

Os actuais traçados rodoviários são o resultado de muitas décadas de construção e manutenção, em épocas em que as questões de segurança nem sempre eram consideradas com a mesma profundidade. Hoje, muitas características das estradas deixaram de cumprir os mais recentes requisitos de segurança. Além disso, as condições do tráfego evoluíram desde o momento em que as estradas foram projectadas e construídas.

### **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Não há disposições em vigor no domínio da proposta.

### **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

O objectivo da presente directiva é assegurar que a infra-estrutura contribua para melhorar a segurança rodoviária e reduzir a mortalidade e os acidentes na rede rodoviária transeuropeia da União, conforme a Comissão Europeia indicou em 2001 no Livro Branco relativo à política europeia de transportes para 2010 e, posteriormente, em 2003, na comunicação relativa a um programa de acção europeu para a segurança rodoviária.

## **2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

### **Consulta das partes interessadas**

*Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos*

A fim de, numa fase precoce, documentar os peritos em relação à política de transparência, a Comissão estabeleceu um **grupo de trabalho sobre segurança da infra-estrutura**, que se reuniu diversas vezes em 2002 e 2003. As conclusões deste grupo, em que participaram 11 Estados-Membros, fornecendo informações circunstanciadas sobre as suas situações e práticas internas, influenciaram consideravelmente a presente proposta.

Entre 12 de Abril e 19 de Maio de 2006, os serviços da Direcção de Transportes Terrestres na Direcção-Geral de Energia e Transportes, da Comissão Europeia, realizaram uma **consulta pública pela Internet** apelando a comentários sobre a abordagem adoptada em relação à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária e sobre a sua iniciativa de preparar uma proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho nesta matéria. A Comissão recebeu 51 respostas.

*Síntese das respostas e sua tomada em conta*

As principais conclusões do **grupo de trabalho sobre segurança da infra-estrutura** podem ser sintetizadas nos seguintes termos:

- Todos os procedimentos propostos pela Comissão nesta directiva demonstraram já a sua eficácia em mais de um Estado-Membro;

---

<sup>5</sup> Conselho Europeu de Segurança dos Transportes, 1997, *Road Safety audit and safety impact assessment*, p. 11

- Alguns Estados-Membros terão de introduzir alterações ou aditamentos menores, porém eficazes, à sua prática actual, a fim de satisfazerem os requisitos da presente directiva;
- Existe um défice generalizado de informação sobre a eficácia dos sistemas de gestão, o que torna ineficaz qualquer aperfeiçoamento baseado exclusivamente nas “melhores práticas”;
- É, por conseguinte, necessário um quadro regulamentar mais coerente.

As principais conclusões da **consulta pública pela Internet** podem ser sintetizadas nos seguintes termos:

- Todos os comentários concordam quanto à definição do problema e à necessidade de acção a nível europeu;
- Os instrumentos e medidas propostos são amplamente reconhecidos como eficazes;
- A extensão do dispositivo da directiva às estradas que não fazem parte da rede rodoviária transeuropeia é sugerida num número significativo de comentários;
- Espera-se que a Comissão assista os Estados-Membros menos experientes na aplicação da directiva, proporcionando-lhes um quadro para o desenvolvimento de metodologias e saber;
- Na sua maioria esmagadora, os comentários aprovam a abordagem pretendida pela Comissão, de dar aos Estados-Membros liberdade para adoptarem a sua própria legislação em relação a um conjunto de procedimentos obrigatórios.

A avaliação de impacto que acompanha a presente proposta inclui outros pormenores dos resultados da consulta às partes interessadas.

Os comentários recebidos podem ser consultados no seguinte endereço electrónico: [http://CE.europa.eu/transport/road/index\\_en.htm](http://CE.europa.eu/transport/road/index_en.htm).

### **Recolha e utilização de conhecimento especializado**

#### *Domínios científicos ou de especialização em questão*

Governos nacionais, institutos de investigação e peritos em segurança rodoviária, organizações de saúde, de transportes e de segurança rodoviária, associações de utentes e associações de operadores rodoviários.

#### *Metodologia utilizada*

Consulta do público, consulta de peritos de alto nível, análise de procedimentos existentes, conferências e seminários.

#### *Principais organizações ou peritos consultados*

Foram recebidos 51 comentários:

- 15 de governos nacionais;

- 11 de institutos de investigação e peritos em segurança rodoviária;
- 10 de organizações de saúde, de transportes e de segurança rodoviária;
- 9 de associações de utentes;
- 6 de associações de operadores rodoviários.

#### *Síntese dos pareceres recebidos e utilizados*

Não foi referida a existência de riscos potencialmente graves com consequências irreversíveis.

- Todos os comentários concordam quanto à definição do problema e à necessidade de acção a nível europeu;
- Os instrumentos e medidas propostos são amplamente reconhecidos como eficazes;
- A extensão do dispositivo da directiva às estradas que não fazem parte da rede rodoviária transeuropeia é sugerida num número significativo de comentários;
- Espera-se que a Comissão assista os Estados-Membros menos experientes na aplicação da directiva, proporcionando-lhes um quadro para o desenvolvimento de metodologias e saber.

#### *Meios utilizados para divulgar publicamente o parecer dos especialistas*

Os comentários recebidos podem ser consultados no seguinte endereço electrónico: [http://CE.europa.eu/transport/road/index\\_en.htm](http://CE.europa.eu/transport/road/index_en.htm).

### **Avaliação de impacto**

Em 2003, a rede temática ROSEBUD<sup>6</sup> realizou uma análise do impacto da presente proposta. Concluiu ser realista estimar em mais de 600 mortos e cerca de 7000 feridos por ano o potencial de redução da sinistralidade produzido pela aplicação da directiva relativa à segurança da infra-estrutura às estradas da RTE. Para estas, aqueles números correspondem a 12%-16% de mortos e 7%-12% de feridos.

A ROSEBUD calculou também que se poderiam salvar por ano 400 vidas se a gestão da segurança fosse aplicada às auto-estradas e mais 900 vidas se ela fosse aplicada à rede rodoviária principal, ou seja, às estradas interurbanas ou nacionais (excluindo auto-estradas)<sup>7</sup>. Em consequência, calcula-se que a directiva reduzirá o número de mortes nas auto-estradas e nas estradas principais em 1300 por ano, ou seja, 12 % das mortes que ocorrem nesta secção da rede.

---

<sup>6</sup> ROSEBUD é um acrónimo da expressão inglesa que significa “análise de custo-benefício e custo-eficácia sobre segurança rodoviária e ambiente, para utilização na tomada de decisões”. Entre os parceiros da ROSEBUD contam-se institutos de investigação rodoviária de 11 Estados-Membros, de Israel e da Noruega.

<http://partnet.vtt.fi/rosebud/>

<sup>7</sup> Cálculo para a UE25, mais Bulgária, Roménia e Suíça.

### 3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

#### Síntese da acção proposta

A presente directiva limita explicitamente os requisitos a um conjunto mínimo de elementos necessários para alcançar o efeito de segurança e divulgar os procedimentos que demonstraram eficácia. Este sistema integrado de gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária<sup>8</sup> centra-se nos quatro procedimentos seguintes:

- 1) As avaliações de impacto na segurança rodoviária facilitarão a tomada de decisões estratégicas acerca das implicações, em termos de segurança, que terão as novas estradas ou as grandes alterações de funcionamento das estradas existentes, especialmente na rede adjacente.
- 2) As auditorias de segurança rodoviária permitirão efectuar controlos independentes e formular recomendações para a verificação técnica do projecto de construção de uma estrada nova ou de reabilitação de uma estrada existente.
- 3) A gestão da segurança da rede deve focar medidas correctivas para as partes da rede com elevada concentração de acidentes (troços de risco elevado ou pontos negros) e/ou elevado potencial para os evitar no futuro.
- 4) As inspecções de segurança no âmbito da manutenção regular das estradas permitirão detectar e reduzir de modo preventivo os riscos de acidente, mediante medidas economicamente rentáveis.

Estes procedimentos existem e são já aplicados em grau variável em alguns Estados-Membros. O objectivo da presente proposta de directiva é, pois, tornar estas medidas extensivas a toda a UE, sem definir normas ou requisitos técnicos, antes dando aos Estados-Membros liberdade para manterem procedimentos existentes ou adoptarem os que entenderem. A aplicação do conjunto geral de medidas garantirá que a segurança rodoviária seja incluída e considerada em toda a vida útil de uma estrada de importância europeia, desde o planeamento até à colocação em serviço.

#### Base jurídica

A medida é proposta com base no artigo 71.º do Tratado CE.

#### Princípio da subsidiariedade

O princípio da subsidiariedade aplica-se, na medida em que a proposta não é da exclusiva competência da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente conseguidos pelos Estados-Membros, pelas seguintes razões:

---

<sup>8</sup> Os procedimentos que figuram na presente directiva foram recomendados pelo Grupo de Alto Nível sobre Segurança Rodoviária, criado pela Comissão para lhe prestar assistência na preparação de uma política europeia de segurança rodoviária e na coordenação das políticas nacionais. O relatório final sobre recomendação de medidas de segurança a aplicar a curto prazo nas estradas principais, da autoria do Grupo de Trabalho 4, foi adoptado a 12 de Maio de 1995.

A directiva assegurará um elevado nível de segurança rodoviária, comum a todos os Estados-Membros da UE. Todos aqueles, com destaque para os novos Estados-Membros, em que estão em curso trabalhos de beneficiação e ampliação terão oportunidade de aperfeiçoar as suas redes rodoviárias com plena consideração da questão da segurança.

O intercâmbio das melhores práticas como solução para melhorar a segurança da infra-estrutura rodoviária não é, em si, suficiente. Na verdade, o intercâmbio das melhores práticas, através de projectos de investigação, grupos de trabalho, conferências e seminários, decorre desde há vários anos na União Europeia e a nível internacional, sem que se tenha registado uma melhoria geral da segurança da infra-estrutura rodoviária. Acresce que os Estados-Membros que precisam de melhorar o seu desempenho em termos de segurança rodoviária são receptivos a medidas regulamentares, um forte indício de que consideram as melhores práticas insuficientes para melhorarem o desempenho.

A rede rodoviária transeuropeia carece de normas de segurança, comuns e de nível elevado, para toda a União Europeia, conforme reconhece o próprio legislador comunitário. O utente em viagem na rede tem direito a um nível uniformemente elevado de segurança, em conformidade com o disposto no n.º 2, alínea a), do artigo 2.º da Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>9</sup>. Sem uma metodologia vinculativa e um compromisso jurídico em toda a União Europeia, os Estados-Membros, individualmente, não estão em condições de salvaguardar este elevado nível de segurança comum, conforme demonstram as enormes disparidades nos registos de cada um.

Uma acção comunitária alcançará melhor os objectivos da proposta, pelas seguintes razões:

A directiva criará a base para o estabelecimento de procedimentos de segurança que ajudarão a Europa a alcançar o seu ambicioso objectivo de reduzir drasticamente o número de mortes na rede rodoviária transeuropeia. Permitirá que a gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária se torne um sistema integrado, baseado numa análise exaustiva dos acidentes, na identificação dos traçados que envolvem riscos, em orientações revistas e programas de formação, assim como na aplicação de medidas correctivas eficazes. Atenuará igualmente o risco de acção judicial contra os gestores rodoviários.

A directiva melhorará a eficácia do intercâmbio de melhores práticas, ao introduzir um conjunto básico comum de requisitos processuais e ao promover e possibilitar a sua codificação mediante comitologia.

### **Princípio da proporcionalidade**

A presente proposta cumpre o princípio da proporcionalidade, pelas seguintes razões:

A proposta estabelece um equilíbrio entre a adopção de métodos comprovados para melhorar a segurança da infra-estrutura rodoviária e a limitação dos custos administrativos e outros custos de execução, respeitando ao mesmo tempo os diversos instrumentos e tradições dos Estados-Membros. A proposta limita expressamente os requisitos a um conjunto mínimo de elementos necessários para conseguir um efeito de segurança e divulgar procedimentos que demonstraram eficácia. O objectivo da presente proposta de directiva é, pois, tornar estas

---

<sup>9</sup> Texto da disposição: «Essa rede deve: a) Assegurar, num espaço sem fronteiras internas, uma mobilidade sustentável das pessoas e das mercadorias *nas melhores condições* sociais e *de segurança possíveis*,...»

medidas extensivas a toda a UE, sem definir normas ou requisitos técnicos, antes dando aos Estados-Membros liberdade para manterem procedimentos existentes ou adoptarem os que entenderem. A aplicação do conjunto geral de medidas garantirá que a segurança rodoviária seja incluída e considerada em toda a vida útil de uma estrada de importância europeia, desde o planeamento até à colocação em serviço.

O agravamento de custos será marginal e frequentemente contrabalançado a curto prazo, dada a redução no número e no custo de acidentes, além de que se evitarão medidas de correcção onerosas após a entrada em serviço das estradas. As medidas propostas não originarão atrasos suplementares, nem na aprovação nem na concepção das estradas, visto que a avaliação de impacto e as auditorias de segurança serão realizadas paralelamente a esses processos. A directiva não obriga à criação de novos serviços ou lugares, antes se apoia numa utilização mais eficiente dos recursos existentes.

### **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: directiva que requer a adopção de orientações sobre a gestão da segurança da infra-estrutura e deixa aos Estados-Membros os pormenores da sua aplicação.

Não seriam adequados outros meios, pelas seguintes razões.

O intercâmbio das melhores práticas como solução para melhorar a segurança da infra-estrutura rodoviária decorre desde há vários anos na União Europeia e a nível internacional, sem que se tenha registado uma melhoria geral da segurança da infra-estrutura rodoviária. Ademais, esta opção não oferece qualquer garantia de que a segurança rodoviária seja reforçada pelos Estados-Membros. A experiência demonstra que confiar no intercâmbio das melhores práticas, por si só, não contribui muito para o objectivo de reforço da segurança da infra-estrutura rodoviária. Os Estados-Membros que mais precisam de melhorar o seu desempenho em termos de segurança da infra-estrutura pedem uma abordagem jurídica estruturada da UE a esta problemática, o que indica que não têm beneficiado com o intercâmbio das melhores práticas.

A harmonização das disposições legislativas dos Estados-Membros em matéria de avaliação, auditorias, gestão e inspecções da segurança rodoviária proporcionará instrumentos comuns de reforço da segurança, com máxima vantagem para os utentes das estradas e o público em geral. Todavia, a opção por uma harmonização mais ampla enfrentaria a oposição dos Estados-Membros, porquanto lhes criaria muitos obstáculos e dificuldades:

- Na sua maioria, os Estados-Membros teriam de reorganizar as respectivas práticas e leis em matéria de segurança rodoviária, ainda que já adoptadas e aplicadas;
- As grandes diferenças entre as abordagens existentes no domínio da segurança rodoviária criariam conflitos políticos entre os Estados-Membros e a Comissão;
- Orientações harmonizadas não teriam em conta as diferenças de organização e socioculturais entre os Estados-Membros;
- O processo de harmonização exigiria tempo para a sua conclusão; o conseqüente número de vidas salvas só seria apreciado anos mais tarde e só parcialmente justificaria os enormes esforços e custos para os Estados-Membros.

#### 4) IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

Aplicada apenas às estradas da RTE, estima-se que a directiva reduzirá em mais de 600 o número de mortos e em cerca de 7000 o número de feridos, por ano. Segundo as estimativas monetárias do Livro Branco, o benefício destas reduções, em termos de bem-estar, corresponde a mais de 2400 milhões de euros por ano. Se a directiva for aplicada às auto-estradas e estradas principais, a redução do número de mortes por ano é estimada em torno de 1300, correspondendo a mais de 5 mil milhões de euros. Estes valores suplantarão consideravelmente os custos.

São as seguintes as estimativas das implicações orçamentais dos quatro procedimentos:

- **Avaliação de impacto na segurança rodoviária:** Pode ser feita uma estimativa grosseira dos custos da realização de avaliações de impacto na segurança rodoviária considerando os custos das análogas avaliações de impacto ambiental (AIA). Em geral, o custo da AIA ascende a menos de 0,5% do custo total de investimento de um projecto de construção. Custos acima de 1% são excepcionais. No caso de projectos com custos de investimento superiores a 100 milhões de euros, o custo da AIA pode ficar-se por 0,2%, ou seja, 200.000 euros.
- **Auditorias de segurança:** São realizadas paralelamente aos processos de projecto e de construção da estrada, pelo que não é de esperar que causem atrasos. Os custos de auditoria variam entre 600 e 6000 euros por fase. As estimativas dos diversos países indicam, em geral, que os custos das auditorias, em função do tempo utilizado na sua realização, são muito inferiores a 1% do custo total de construção do projecto.
- **Inspecção da segurança rodoviária:** Os custos das inspecções regulares variam entre 600 e 1000 euros por km de auto-estrada. Considerando as estradas para as quais a directiva será obrigatória, pode estimar-se que, num país de grande dimensão, com cerca de 5000 km de rede rodoviária transeuropeia, os custos das inspecções variarão entre 3 e 5 milhões de euros.
- **Custos de gestão da segurança da rede:** Podem ser considerados comparáveis aos custos das inspecções rotineiras de segurança rodoviária.

#### 5) OUTRAS INFORMAÇÕES

##### **Simulação, fase-piloto e período de transição**

Já houve ou vai haver um período de transição para a proposta.

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativa à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1, alínea c), do artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>10</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>11</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>12</sup>,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado<sup>13</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A rede rodoviária transeuropeia definida na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes<sup>14</sup>, é de suprema importância para a integração e a coesão europeias, assim como para assegurar um nível elevado de bem-estar. Importa, nomeadamente, que seja garantido um nível elevado de segurança.
- (2) No Livro Branco de 12 de Setembro de 2001 “A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções”<sup>15</sup>, a Comissão exprimiu a necessidade de se realizarem auditorias e estudos de impacto no domínio da segurança rodoviária, para identificar e gerir troços de risco elevado no território da União Europeia. Estabeleceu também como meta reduzir a metade o número de mortes nas estradas comunitárias entre 2001 e 2010.
- (3) Na sua comunicação “Programa de Acção Europeu – Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos”<sup>16</sup>, a

---

<sup>10</sup> JO C [...] de [...], p. [...]

<sup>11</sup> JO C [...] de [...], p. [...]

<sup>12</sup> JO C [...] de [...], p. [...]

<sup>13</sup> JO C [...] de [...], p. [...]

<sup>14</sup> JO L 228 de 09.09.1996, p. 1. Decisão com a redacção mais recente, dada pela Decisão 884/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 167 de 30.04.2004, p. 1).

<sup>15</sup> COM(2001) 370 final

<sup>16</sup> COM(2003) 311 final

Comissão identificou a infra-estrutura rodoviária como o terceiro pilar da política de segurança rodoviária, que deve dar um importante contributo para a meta comunitária de redução da sinistralidade.

- (4) Definir os procedimentos adequados é um instrumento essencial para melhorar a segurança da infra-estrutura rodoviária na rede rodoviária transeuropeia. As avaliações de impacto na segurança rodoviária devem demonstrar, a nível estratégico, as implicações que as diferentes alternativas de planeamento de um projecto de infra-estrutura têm para a segurança rodoviária. Por outro lado, as deficiências em matéria de segurança num projecto de infra-estrutura rodoviária devem ser identificadas em pormenor por auditorias. Justifica-se, por conseguinte, estabelecer procedimentos a adoptar nestes dois domínios, com o objectivo de aumentar a segurança das infra-estruturas na rede rodoviária transeuropeia. Os túneis rodoviários, que são objecto da Directiva 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<sup>17</sup>, devem ser excluídos.
- (5) O desempenho das estradas existentes, em termos de segurança, deve ser melhorado, concentrando investimentos nos troços com a maior sinistralidade ou o maior potencial de redução de acidentes. Para poderem adaptar o seu comportamento e cumprir melhor as regras de circulação, com destaque para os limites de velocidade, os condutores devem ser avisados antes de entrarem em troços de risco elevado.
- (6) A gestão da segurança da rede regista um potencial elevado imediatamente após a sua aplicação. Uma vez tratados os troços de risco elevado e tomadas medidas correctivas, as inspecções de segurança, como medida preventiva, devem assumir um papel mais destacado. As inspecções regulares são um instrumento essencial para prevenir eventuais perigos para todos os utentes da estrada, incluindo os mais vulneráveis, e também no caso de obras rodoviárias.
- (7) Ao pessoal de segurança deve ser assegurada a ministração dos necessários conhecimentos actualizados, mediante programas de formação e instrumentos de qualificação validados pelos Estados-Membros.
- (8) A fim de garantir um nível elevado de segurança rodoviária, os Estados-Membros devem aplicar orientações sobre a gestão da segurança da infra-estrutura. A notificação dessas orientações à Comissão e o relatório regular da sua aplicação devem abrir caminho a uma melhoria sistemática da segurança da infra-estrutura a nível comunitário e proporcionar uma base para a evolução gradual rumo a um sistema mais eficaz. O relatório de aplicação das orientações deve, por outro lado, permitir a outros Estados-Membros identificarem as soluções mais eficazes, enquanto a recolha sistemática de dados provenientes de estudos, prévios ou subsequentes, deve permitir seleccionar a medida mais eficaz para futuras acções.
- (9) Uma vez que os objectivos da acção preconizada, nomeadamente o estabelecimento de procedimentos que assegurem um nível consistentemente elevado de segurança rodoviária em toda a rede rodoviária transeuropeia, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e, por conseguinte, devido aos efeitos da acção

---

<sup>17</sup> JO L 167 de 30.04.2004, p. 39

prevista, podem ser mais bem alcançados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade previsto no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, previsto no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.

- (10) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão<sup>18</sup>,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

### *Artigo 1.º*

#### **Objecto e âmbito de aplicação**

1. A presente directiva estabelece procedimentos aplicáveis às avaliações de impacto na segurança rodoviária, às auditorias de segurança rodoviária e às inspecções de segurança.
2. A presente directiva aplica-se às estradas integradas na rede rodoviária transeuropeia, quer estejam em fase de projecto ou de construção ou em serviço.

A presente directiva não se aplica aos túneis rodoviários, que são objecto da Directiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

### *Artigo 2.º*

#### **Definições**

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- (1) “*Rede rodoviária transeuropeia*”: a rede rodoviária identificada no anexo I, secção 2, da Decisão 1692/96/CE;
- (2) “*Entidade competente*”: organização pública ou privada instituída a nível nacional, regional ou local, que participa na aplicação da presente directiva por inerência das suas funções;
- (3) “*Avaliação de impacto na segurança rodoviária*”: análise estratégica comparativa do impacto que uma nova estrada ou uma modificação substancial da rede existente têm na segurança da rede rodoviária;
- (4) “*Auditoria de segurança rodoviária*”: verificação técnica, pormenorizada e sistemática, numa perspectiva de segurança, das características de concepção de um projecto de infra-estrutura rodoviária, abrangendo todas as fases, desde o planeamento até à entrada em serviço;

---

<sup>18</sup> JO L 184 de 17.07.1999, p. 23. Decisão com a redacção mais recente, dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.07.2006, p. 11).

- (5) “Troço de risco elevado”: secção da rede rodoviária em serviço há mais de um ano e na qual se verificou um número elevado de acidentes mortais e graves;
- (6) “Reforço da segurança da rede rodoviária em serviço”: redução de futuros acidentes canalizando medidas correctivas para as partes da rede nas quais, respectivamente, ocorreram acidentes com maior frequência ao longo dos anos anteriores e o potencial de redução dos custos da sinistralidade é máximo;
- (7) “Inspecção de segurança”: exame periódico da segurança de uma estrada em serviço;
- (8) “Orientações”: medidas adoptadas pelos Estados-Membros ou pelas entidades competentes, indicando os passos a executar e os elementos a considerar na aplicação dos procedimentos de segurança estabelecidos pela presente directiva;
- (9) “Projecto de infra-estrutura”: projecto de construção de uma nova infra-estrutura ou de reabilitação de uma infra-estrutura existente, passível de exercer efeito significativo na segurança rodoviária.

### *Artigo 3.º*

#### **Avaliação de impacto na segurança rodoviária**

1. Os Estados-Membros assegurarão a realização de uma avaliação de impacto na segurança rodoviária em relação a todas as variantes dos projectos de infra-estruturas.
2. A avaliação de impacto na segurança rodoviária será realizada na fase de planeamento inicial, antes da aprovação do projecto de infra-estrutura, em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo I.
3. A avaliação de impacto na segurança indicará as considerações de segurança rodoviária que levaram à escolha da solução proposta. Fornecerá igualmente todas as informações necessárias a uma análise de custos-benefícios das diversas variantes avaliadas.

### *Artigo 4.º*

#### **Auditorias de segurança rodoviária**

1. Os Estados-Membros assegurarão a realização de auditorias de segurança rodoviária em relação a todos os projectos de infra-estruturas.
2. As auditorias de segurança rodoviária serão realizadas em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo II.

Os Estados-Membros assegurarão a nomeação de um auditor para proceder à auditoria das características de concepção de um projecto de infra-estrutura.

3. A auditoria fará parte integrante do processo de concepção do projecto de infraestrutura, nas fases de viabilidade, concepção preliminar, projecto de pormenor, pré-abertura e funcionamento inicial.
4. Os Estados-Membros assegurarão que o auditor defina elementos conceptuais críticos de segurança num relatório de auditoria para cada fase do projecto de infraestrutura, bem como propostas de correcção de deficiências de segurança eventualmente identificadas. Se forem identificadas deficiências de segurança no decurso da auditoria mas o projecto não for rectificado antes do final da fase em questão, em conformidade com o anexo II, as razões serão expostas pela entidade competente num anexo ao relatório.

#### *Artigo 5.º*

#### **Reforço da segurança da rede rodoviária em serviço**

1. Os Estados-Membros assegurarão o reforço da segurança da rede rodoviária em serviço. Assegurarão que a gestão dos troços de risco elevado e a gestão da segurança da rede se processem com base num exame anual do funcionamento da rede rodoviária, em conformidade com o anexo III.
2. Os Estados-Membros classificarão cada troço da rede rodoviária transeuropeia situado no seu território segundo o potencial de redução dos custos de sinistralidade.
3. Os Estados-Membros assegurarão que os troços de risco elevado e os troços com o potencial máximo de redução dos custos de sinistralidade sejam avaliados por equipas de inspecção. Pelo menos um membro da equipa de inspecção satisfará os requisitos estabelecidos no artigo 9.º em relação aos auditores.

Para cada troço referido no parágrafo anterior, os Estados-Membros calcularão o potencial das medidas correctivas previstas no ponto 3, alíneas e) e f), do anexo III para reduzir acidentes graves e mortais ao longo dos três anos seguintes, assim como os custos de cada uma dessas medidas.

4. Os Estados-Membros ordenarão por prioridade as medidas referidas no ponto 3, alínea f), do anexo III, com base nas respectivas relações custos-benefícios.
5. Os Estados-Membros assegurarão, mediante as medidas adequadas, que os utentes sejam avisados da existência de troços de risco elevado. Se for utilizada sinalização, esta cumprirá o disposto na Convenção de Viena sobre a Sinalização Rodoviária, de 1968.

Os Estados-Membros divulgarão publicamente uma lista com a localização dos troços de risco elevado.

## *Artigo 6.º*

### **Inspecções de segurança**

1. Os Estados-Membros assegurarão a realização de inspecções de segurança nas estradas referidas no n.º 2 do artigo 1.º, para identificar os riscos de segurança rodoviária e prevenir acidentes.
2. As inspecções de segurança compreenderão inspecções de rotina e inspecções das obras rodoviárias. Serão realizadas em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo III.
3. Os Estados-Membros assegurarão a realização regular de inspecções de rotina pela entidade competente. Estas inspecções terão frequência suficiente para salvaguardar níveis adequados de segurança na infra-estrutura rodoviária em questão.
4. Sem prejuízo das orientações adoptadas nos termos do artigo 8.º, os Estados-Membros adoptarão orientações sobre medidas temporárias de segurança aplicáveis às obras rodoviárias. Instituirão igualmente um sistema adequado de inspecções, para assegurar a aplicação correcta dessas orientações.

## *Artigo 7.º*

### **Gestão de dados e instrumentos**

1. Os Estados-Membros assegurarão que, por cada acidente envolvendo uma ou mais mortes ou lesões graves numa das estradas referidas no n.º 2 do artigo 1.º, seja elaborado pela entidade competente um relatório completo, que incluirá cada um dos elementos enunciados no anexo IV.
2. Os Estados-Membros calcularão o custo social médio de um acidente mortal e o custo social médio de um acidente grave que ocorram nos respectivos territórios. Podem inclusive decidir diferenciar os coeficientes de custo, que serão actualizados com periodicidade pelo menos quinquenal.

## *Artigo 8.º*

### **Adopção e comunicação de orientações**

1. A fim de auxiliar as entidades competentes na aplicação da presente directiva, os Estados-Membros assegurarão a adopção de orientações, no prazo de três anos a contar da entrada em vigor da directiva. Essas orientações serão disponibilizadas a todas as partes interessadas.
2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão as orientações adoptadas a nível nacional, no prazo de três meses a contar da sua adopção ou alteração.

A Comissão divulgará-las-á pela Internet.

## *Artigo 9.º*

### **Nomeação e formação de auditores e inspectores**

1. Os Estados-Membros assegurarão a adopção de programas de formação para auditores de segurança rodoviária, no prazo de três anos após a entrada em vigor da presente directiva.
2. Os Estados-Membros assegurarão que os auditores de segurança rodoviária que desempenhem funções ao abrigo da presente directiva sejam sujeitos a uma formação inicial no prazo de cinco anos após a entrada em vigor da presente directiva, com entrega de um certificado de competência, e a uma requalificação periódica pelo menos de sete em sete anos.
3. Os Estados-Membros assegurarão que os auditores de segurança rodoviária sejam titulares de um certificado de competência. Os certificados emitidos antes da data de entrada em vigor da presente directiva serão tidos em conta.
4. Os Estados-Membros assegurarão que a nomeação dos auditores cumpra os seguintes requisitos:
  - a) Experiência dos auditores em projecto de estradas, engenharia de segurança rodoviária e análise de acidentes;
  - b) Dois anos após a adopção das orientações pelos Estados-Membros, na acepção do artigo 8.º, realização das auditorias de segurança rodoviária apenas por auditores que cumpram os requisitos previstos nos n.ºs 2 e 3;
  - c) Para efeitos do projecto de infra-estrutura sujeito a auditoria, exclusão do auditor da sua concepção ou do seu funcionamento.

Se as auditorias forem realizadas por equipas, pelo menos um membro da equipa cumprirá os requisitos estabelecidos nos n.ºs 2 e 3.

## *Artigo 10.º*

### **Relatórios de aplicação**

1. Os Estados-Membros enviarão à Comissão um relatório sobre a aplicação da presente directiva cinco anos após a sua entrada em vigor e, posteriormente, de quatro em quatro anos.
2. O relatório incluirá:
  - a) Identificação das estruturas organizativas responsáveis pela aplicação das orientações;
  - b) Avaliação da necessidade de alterar as orientações sobre traçado e sinalização das estradas, incluindo uma lista e uma descrição de traçados que demonstraram ser de risco muito elevado ou que têm elevado potencial de redução de riscos;

- c) Informação sobre coeficientes, procedimentos e elementos de custo utilizados para calcular esses mesmos coeficientes, em conformidade com o n.º 2 do artigo 7.º;
  - d) Elementos de contacto das entidades competentes.
3. Pode ser adoptado um formato comum de relatório, em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 11.º.
  4. A Comissão analisará os relatórios e a informação que receber e, concomitantemente, redigirá um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da presente directiva.
  5. Se for necessário para assegurar um nível consistentemente elevado de segurança rodoviária em toda a rede rodoviária transeuropeia, serão adoptados, em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 11.º, requisitos mínimos para o teor das orientações referidas no n.º 1 do artigo 8.º.

#### *Artigo 11.º*

##### **Procedimento de comitologia**

1. A Comissão será assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, aplicar-se-á o disposto nos artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.  
  
O prazo referido no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE será fixado em três meses.
3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

#### *Artigo 12.º*

##### **Transposição**

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até [...]. Comunicarão imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre elas e a presente directiva.

Na sua adopção pelos Estados-Membros, as referidas disposições incluirão uma referência à presente directiva ou serão acompanhadas de tal referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros determinarão as modalidades da referência.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio abrangido pela presente directiva.

#### *Artigo 13.º*

##### **Entrada em vigor**

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

*Artigo 14.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*  
[...]

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*  
[...]

## **ANEXO I**

### **Avaliação de impacto na segurança rodoviária**

#### **1. Elementos de uma avaliação de impacto na segurança rodoviária:**

- a) Definição do problema;
- b) Situação actual e opção de “não fazer nada”;
- c) Objectivos de segurança rodoviária;
- d) Análise dos impactos das alternativas propostas;
- e) Comparação das alternativas, incluindo análise de custos-benefícios;
- f) Apresentação da melhor solução.

#### **2. Elementos a ter em conta:**

- a) Mortes e acidentes; metas de redução, em contraposição à opção de “não fazer nada”;
- b) Escolha do trajecto e padrões de tráfego;
- c) Cruzamentos com as redes existentes (saídas, entroncamentos, passagens de nível);
- d) Utentes vulneráveis (peões, ciclistas e motociclistas);
- e) Fluxos de tráfego (número de veículos por tipo de veículo).

## ANEXO II

### Auditorias de segurança rodoviária

#### 1. Critérios para a fase de viabilidade:

- a) Localização geográfica (exposição a deslizamentos, inundações, avalanches, etc.);
- b) Tipos de entroncamentos e distâncias entre eles;
- c) Número e tipo de vias;
- d) Tipos de tráfego admissíveis na nova estrada.

#### 2. Critérios para a fase de concepção preliminar:

- a) Velocidade de projecto;
- b) Cortes transversais (largura da faixa de rodagem, das pistas para velocípedes, dos caminhos pedonais, etc.);
- c) Visibilidade;
- d) Traçado dos entroncamentos;
- e) Paragens de autocarros e eléctricos;
- f) Passagens de nível.

#### 3. Critérios para a fase de projecto de pormenor:

- a) Traçado;
- b) Alinhamentos horizontais e verticais;
- c) Sinalização e marcação;
- d) Iluminação;
- e) Equipamento de delimitação lateral;
- f) Ambiente próximo, incluindo vegetação;
- g) Obstáculos fixos nas bermas.

4. Critérios para a fase de pré-abertura:

- a) Conforto dos utentes sob diversas condições, como ausência de claridade e mau tempo;
- b) Legibilidade da sinalização vertical e da marcação horizontal;
- c) Aderência do pavimento.

5. Critérios para o funcionamento inicial: avaliação de padrões de utilização, à luz do comportamento real dos utentes.

As auditorias, em qualquer das fases, podem implicar a reapreciação dos critérios de fases anteriores.

## ANEXO III

### Gestão de troços de risco elevado, gestão da segurança da rede e inspeção de segurança

#### 1. Identificação de troços de risco elevado

A identificação de troços de risco elevado tem em conta, pelo menos, o número de acidentes que envolvem mortes e lesões graves verificados em anos anteriores por unidade de extensão rodoviária e, no caso dos cruzamentos, o número de tais acidentes por local de cruzamento.

#### 2. Identificação de troços para análise na gestão da segurança da rede

a) O coeficiente básico do custo de sinistralidade num troço exemplar de determinada categoria é calculado como custo de sinistralidade por km;

b) Em cada troço de determinada categoria rodoviária, o potencial de redução dos custos de sinistralidade por km é calculado como diferença entre o custo real de sinistralidade por km no troço considerado e o coeficiente básico do custo de sinistralidade.

#### 3. Critérios e elementos para os relatórios das equipas de inspeção e medidas correctivas:

a) Delimitação do troço;

b) Referência a eventuais relatórios anteriores sobre o mesmo troço;

c) Análise dos relatórios de acidentes;

d) Número de mortes e de lesões graves nos três anos anteriores;

e) Conjunto de medidas correctivas a aplicar no prazo de um ano, como, por exemplo:

- remoção ou protecção de obstáculos fixos nas bermas;
- limites de velocidade e sua aplicação local;
- visibilidade sob diversas condições meteorológicas e de luminosidade;
- estado de segurança do equipamento de delimitação lateral (vedações, etc.);
- visibilidade, legibilidade e posição da marcação horizontal (incluindo bandas sonoras) e da sinalização vertical;
- queda de pedras;
- aderência/ rugosidade do pavimento;

f) Conjunto de medidas correctivas a aplicar no prazo de mais de um ano, como, por exemplo:

- reformulação do equipamento de delimitação lateral;
- protectores centrais;
- vias de ultrapassagem;

- beneficiação de entroncamentos, incluindo passagens de nível;
- alteração de alinhamentos;
- alteração de larguras, adição de bermas pavimentadas;
- instalação de sistema de gestão e controlo do tráfego;
- conflito potencial com utentes vulneráveis;
- beneficiação da estrada segundo normas de projecto actualizadas;
- reparação ou substituição do pavimento.

## **ANEXO IV**

### **Dados constantes dos relatórios de acidentes**

Os relatórios de acidentes devem incluir os seguintes dados:

- 1) Localização precisa do acidente;
- 2) Imagens e diagramas do local do acidente;
- 3) Data e hora do acidente;
- 4) Informação sobre a estrada, como tipo de zona, tipo de estrada, tipo de entroncamento (incluindo sinalização), número de vias, marcação horizontal, superfície da estrada, condições meteorológicas e de luminosidade, limite de velocidade, obstáculos nas bermas;
- 5) Gravidade do acidente, incluindo número de mortos, de feridos hospitalizados e de feridos ligeiros. Neste contexto, entende-se por número de mortos o conjunto de pessoas que perdem a vida em consequência do acidente no prazo de 30 dias a contar do dia do acidente e por número de feridos hospitalizados o conjunto de pessoas que recebem tratamento hospitalar durante pelo menos 24 horas em consequência do acidente;
- 6) Características das pessoas envolvidas, como idade, sexo, nacionalidade, taxa de alcoolemia, utilização de equipamento de segurança;
- 7) Dados sobre os veículos envolvidos (tipo, idade, país, equipamento de segurança);
- 8) Dados sobre o acidente (tipo de acidente, tipo de colisão, manobra do veículo e do condutor).

## FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

### 1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA:

Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária.

### 2. CONTEXTO GPA / OPA

Domínio(s) de intervenção e actividade(s) associada(s):

Transportes terrestres – Segurança rodoviária

### 3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

#### 3.1. Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas BA), incluindo as designações:

BGUE-B2006-06.010211.00.03.C1-TREN.PMO

#### 3.2. Duração da acção e da incidência financeira:

5 anos

#### 3.3. Características orçamentais

Rubrica orçamental	Tipo de despesas		Nova	Contribuição EFTA	Contribuições de países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras
BGUE-B2006-06.010211.00.03.C1-TREN.PMO	DNO	DND <sup>19</sup>	NÃO	NÃO	NÃO	N.º 5

---

<sup>19</sup> Dotações não diferenciadas

## 4. RESUMO DOS RECURSOS

### 4.1. Recursos financeiros

#### 4.1.1. Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de despesas	Secção n.º		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seguintes	Total
------------------	------------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------------------	-------

#### Despesas operacionais<sup>20</sup>

Dotações de autorização (DA)	8.1.	a							
Dotações de pagamento (DP)		b							

#### Despesas administrativas incluídas no montante de referência<sup>21</sup>

Assistência técnica e administrativa (DND)	8.2.4.	c							
--------------------------------------------	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

#### MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA

Dotações de autorização		a+c							
Dotações de pagamento		b+c							

#### Despesas administrativas não incluídas no montante de referência<sup>22</sup>

Recursos humanos e despesas conexas (DND)	8.2.5.	d							
Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND)	8.2.6.	e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

#### Custo financeiro indicativo total da acção

<b>TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos</b>		a+c +d+ e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217
<b>TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos</b>		b+c +d+ e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

<sup>20</sup> Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

<sup>21</sup> Despesas abrangidas pelo artigo xx 01 04 do título xx.

<sup>22</sup> Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

## Informações relativas ao co-financiamento

Se a proposta envolver o co-financiamento dos Estados-Membros ou de outros organismos (especificar quais), o quadro seguinte deve conter uma estimativa do nível do referido co-financiamento (podem ser acrescentadas linhas se estiver prevista a participação de diferentes organismos no co-financiamento):

Milhões de euros (3 casas decimais)

Organismos co-financiadores		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seguintes	Total
NÃO	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL das DA, incluindo o co-financiamento	a+c +d+ e+f	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

### 4.1.2. Compatibilidade com a programação financeira

- A proposta é compatível com a programação financeira existente.
- A proposta implicará a reprogramação da correspondente rubrica das perspectivas financeiras.
- A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional<sup>23</sup> (i.e., instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

### 4.1.3. Incidência financeira nas receitas

- A proposta não tem incidência financeira nas receitas.
- A proposta tem incidência financeira – o efeito nas receitas é o seguinte:

Milhões de euros (1 casa decimal)

Rubrica orçamental	Receitas	Antes da acção [Ano n-1]	Situação após a acção							
			[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>24</sup>		
	a) <i>Receitas em termos absolutos</i>									
	b) <i>Variação das receitas</i>	$\Delta$								

<sup>23</sup> Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

<sup>24</sup> Se necessário, acrescentar colunas, como, por exemplo, se a duração da acção exceder 6 anos.

**4.2. Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários, pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1.**

<b>Necessidades anuais</b>	<b>Ano n</b>	<b>n + 1</b>	<b>n + 2</b>	<b>n + 3</b>	<b>n + 4</b>	<b>n + 5 e seguintes</b>
Recursos humanos – número total de efectivos	0	0	0	0	0	0

**5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS**

**5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo**

A Comissão será assistida por um comité na adopção de requisitos mínimos para as orientações requeridas pela directiva. Esses requisitos mínimos devem ser adoptados no prazo de cinco anos após a entrada em vigor da directiva.

**5.2. Valor acrescentado resultante da participação comunitária, coerência da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias**

Os requisitos mínimos serão identificados com base em orientações previamente adoptadas pelos Estados-Membros. A participação da Comunidade garantirá que as necessidades de cada Estado-Membro sejam devidamente consideradas e interpretadas.

**5.3. Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da GPA**

Os Estados-Membros apresentarão à Comissão relatórios regulares sobre a aplicação da directiva e o efeito no decréscimo do número de acidentes mortais. Serão por fim adoptados requisitos mínimos para as orientações requeridas pela directiva.

**5.4. Modalidades de execução (indicativo)**

Indicar seguidamente a(s) modalidade(s) escolhida(s) para a execução da acção<sup>25</sup>.

***Gestão centralizada***

directamente pela Comissão

indirectamente por delegação a:

agências de execução

organismos a que se refere o artigo 185.º do Regulamento Financeiro, criados pelas Comunidades

---

<sup>25</sup> Se for indicada mais de uma modalidade, apresentar informações adicionais na secção “Observações” do presente ponto.

X organismos nacionais do sector público/ organismos com missão de serviço público

***Gestão partilhada ou descentralizada***

com Estados-Membros

com países terceiros

***Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)***

Observações:

## **6. CONTROLO E AVALIAÇÃO**

### **6.1. Sistema de controlo**

O comité será gerido e presidido pelos funcionários da Comissão responsáveis. Deste modo, a evolução e os progressos do comité serão constantemente acompanhados.

### **6.2. Avaliação**

#### *6.2.1. Avaliação ex-ante*

Sem objecto

#### *6.2.2. Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/ex-post (lições tiradas de experiências anteriores semelhantes)*

Sem objecto

#### *6.2.3. Condições e frequência das avaliações futuras*

O comité reunir-se-á duas vezes por ano.

## **7. MEDIDAS ANTIFRAUDE**

O comité será gerido e presidido pelos funcionários da Comissão responsáveis. Deste modo, a evolução e os progressos do comité serão constantemente acompanhados.

## 8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

### 8.1. Objectivos da proposta em termos de custos

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

(Indicar os objectivos, as acções e as realizações)	Tipo de realização	Custo médio	Ano n		Ano n+1		Ano n+2		Ano n+3		Ano n+4		Ano n+5 e seguintes		TOTAL	
			N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total
OBJECTIVO OPER. N.º 1 <sup>26</sup>																
Redução do número de mortes nas estradas da UE																
<b>Acção 1</b>		0,0217														
<b>Comité de gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária</b>	Orientações sobre requisitos mínimos	por reunião do comité 700€ x 31 (25 Estados-Membros + BG, RO, CH, NO, HR, TR)	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	0	0	10	0,217
Subtotal do objectivo n			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217
<b>CUSTO TOTAL</b>			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217

<sup>26</sup>

Cf. secção 5.3

## 8.2. Despesas administrativas

### 8.2.1. Recursos humanos – número e tipo de efectivos

Tipos de lugares		Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais ( <b>número de lugares/ETI</b> )					
		Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5
Funcionários ou agentes temporários <sup>27</sup> (XX 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Pessoal financiado pelo artigo XX 01 02 <sup>28</sup>		0	0	0	0	0	0
Outro pessoal financiado pelo artigo XX 01 04/05 <sup>29</sup>		0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		0	0	0	0	0	0

### 8.2.2. Descrição das funções decorrentes da acção

Gestão do comité.

### 8.2.3. Origem dos recursos humanos (estatutários)

- Lugares actualmente afectos à gestão do programa que deve ser substituído ou prolongado
- Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n
- Lugares a solicitar no próximo processo EPA/AO
- Lugares a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafecção interna)
- Lugares necessários para o ano n embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

<sup>27</sup> Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

<sup>28</sup> Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

<sup>29</sup> Cujo custo está incluído no montante de referência.

8.2.4. *Outras despesas administrativas incluídas no montante de referência (XX 01 04/05 – Despesas de gestão administrativa)*

Milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental (número e designação)	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes	TOTAL
<b>1 Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)</b>	0	0	0	0	0	0	0
Agências de execução <sup>30</sup>	0	0	0	0	0	0	0
Outras formas de assistência técnica e administrativa	0	0	0	0	0	0	0
- <i>intra muros</i>	0	0	0	0	0	0	0
- <i>extra muros</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total da assistência técnica e administrativa</b>	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Custo dos recursos humanos e custos conexos não incluídos no montante de referência*

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de recursos humanos	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes
Funcionários e agentes temporários (XX 01 01)	0	0	0	0	0	0
Pessoal financiado pelo artigo XX 01 02 (auxiliares, PND, agentes contratados, etc.)  (indicar rubrica orçamental)	0	0	0	0	0	0
<b>Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)</b>	0	0	0	0	0	0

<sup>30</sup> Deve ser feita referência às fichas financeiras legislativas das agências de execução em questão.

Cálculo – *Funcionários e agentes temporários*

Sem objecto

Cálculo – *Pessoal financiado pelo artigo XX 01 02*

Sem objecto

8.2.6. *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência*

Milhões de euros (3 casas decimais)

	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Deslocações em serviço	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 02 – Reuniões e conferências	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comitês <sup>31</sup>	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434		0,217
XX 01 02 11 04 – Estudos e consultas	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Sistemas de informação	0	0	0	0	0	0	0
<b>2 Total de outras despesas de gestão (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3 Outras despesas de natureza administrativa</b> (especificar, indicando a rubrica orçamental)	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídas no montante de referência)</b>	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

<sup>31</sup> Especificar o tipo de comité e o grupo a que pertence.

Cálculo – *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência*

Sem objecto