

## DIRECTIVAS

## DIRECTIVA 2008/96/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 19 de Novembro de 2008

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 a alínea c) do n.º 1 do artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(2)</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>(3)</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, intitulado «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», a Comissão exprimiu a necessidade de se realizarem auditorias e estudos de impacto no domínio da segurança rodoviária, para identificar e gerir troços de elevada sinistralidade no território da União Europeia. Estabeleceu também como meta reduzir para metade o número de mortes nas estradas da União Europeia entre 2001 e 2010.
- (3) Na sua Comunicação de 2 de Junho de 2003, intitulada «Programa de Acção Europeu — Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos», a Comissão iden-

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

- (4) Nos últimos anos registaram-se grandes progressos na concepção dos veículos (medidas de segurança e desenvolvimento e aplicação de novas tecnologias), que contribuíram para reduzir o número de vítimas (feridos e mortos) dos acidentes rodoviários. Para alcançar a meta definida para 2010, é igualmente necessário actuar noutros âmbitos. A gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária proporciona amplas possibilidades de melhorias, o que cumpre explorar.
- (5) 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 deverão demonstrar, a nível estratégico, as implicações das diferentes alternativas de planeamento de um projecto de infra-estruturas para a segurança rodoviária e desempenhar um papel importante aquando da selecção dos troços. Os resultados das avaliações de impacto na segurança podem ser integrados em vários documentos. Por outro lado, as deficiências em matéria de segurança num projecto de infra-estrutura rodoviária deverão ser identificadas em pormenor por meio de auditorias. Por conseguinte, é lógico elaborar procedimentos a adoptar nestes dois domínios, com o objectivo de aumentar a segurança das infra-estruturas na rede rodoviária transeuropeia, ao mesmo tempo que se excluem 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>(4)</sup>.
- (6) Já existem, em vários Estados-Membros, sistemas de gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária que funcionam bem. Estes países deverão ser autorizados a continuar a utilizar os seus métodos actuais, desde que estes se coadunem com os objectivos da presente directiva.
- (7) A investigação é um instrumento vital para melhorar a segurança nas estradas da União Europeia. O desenvolvimento e a demonstração de componentes, medidas e métodos (incluindo a telemática) e a divulgação dos resultados da investigação desempenham um papel importante no reforço da segurança da infra-estrutura rodoviária.

<sup>(1)</sup> JO C 168 de 20.7.2007, p. 71.

<sup>(2)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 19 de Junho de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e Decisão do Conselho de 20 de Outubro de 2008.

<sup>(3)</sup> JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 167 de 30.4.2004, p. 39.

- (8) O nível de segurança das estradas existentes deverá ser melhorado, concentrando os investimentos nos troços de maior sinistralidade e/ou 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 deverão ser avisados dos troços de elevada sinistralidade.
- (9) A classificação da segurança da rede regista um potencial elevado imediatamente após a sua aplicação. Uma vez tratados os troços de elevada sinistralidade e tomadas medidas correctivas, as inspecções de segurança, como medida preventiva, deverão 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.
- (10) A formação e a certificação do pessoal encarregado da segurança mediante programas de formação e instrumentos de qualificação validados pelos Estados-Membros deverão permitir dispensar aos profissionais do sector os conhecimentos actualizados de que necessitam.
- (11) A fim de melhorar a segurança nas estradas da União Europeia, deverão adoptar-se disposições para tornar os intercâmbios de melhores práticas entre os Estados-Membros mais frequentes e mais coerentes.
- (12) A fim de garantir um nível elevado de segurança rodoviária nas estradas da União Europeia, os Estados-Membros deverão aplicar orientações sobre a gestão da segurança das infra-estruturas. A notificação dessas orientações à Comissão e a informação periódica sobre a sua aplicação deverão abrir caminho a uma melhoria sistemática da segurança das infra-estruturas a nível comunitário e proporcionar uma base para a evolução gradual rumo a um sistema mais eficaz. A informação sobre a aplicação das orientações deverá, 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, deverá permitir seleccionar a medida mais eficaz para futuras acções.
- (13) As disposições da presente directiva relativas ao investimento na segurança rodoviária deverão aplicar-se sem prejuízo das competências dos Estados-Membros em matéria de investimento para a conservação da rede rodoviária.
- (14) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, o estabelecimento de procedimentos que assegurem um nível consistentemente elevado de segurança rodoviária em toda a rede rodoviária transeuropeia, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido aos efeitos da acção, ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (15) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser 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>(1)</sup>.
- (16) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para aprovar os critérios necessários para melhorar as práticas de gestão da segurança rodoviária e para adaptar os anexos ao progresso técnico. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente complementando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (17) A existência de um número suficiente de parques de estacionamento ao longo das estradas é de suma importância, não apenas para prevenir a criminalidade, mas também para garantir a segurança rodoviária. Os parques de estacionamento permitem que os condutores repousem a tempo e prossigam viagem com o máximo de concentração. Por tal motivo, a criação de um número suficiente de parques de estacionamento seguros deverá constituir parte integrante da gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária.
- (18) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor» <sup>(2)</sup>, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

### Objecto e âmbito de aplicação

1. A presente directiva impõe o estabelecimento e a aplicação de procedimentos relativamente às avaliações de impacto na segurança rodoviária, às auditorias de segurança rodoviária, à gestão da segurança da rede rodoviária e às inspecções de segurança pelos Estados-Membros.
2. A presente directiva aplica-se às estradas integradas na rede rodoviária transeuropeia, quer se encontrem em fase de projecto, em construção ou em serviço.
3. Os Estados-Membros podem igualmente aplicar as disposições da presente directiva, como um conjunto de boas práticas, às infra-estruturas nacionais de transporte rodoviário, não incluídas na rede transeuropeia de transportes, que foram construídas com financiamento total ou parcial de fundos comunitários.

<sup>(1)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

4. A presente directiva não se aplica aos túneis rodoviários, que são objecto da Directiva 2004/54/CE.

#### Artigo 2.º

#### Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Rede rodoviária transeuropeia»: a rede rodoviária identificada na secção 2 do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE;
2. «Entidade competente»: qualquer organização pública ou privada criada a nível nacional, regional ou local, que participa na aplicação da presente directiva por inerência das suas competências, incluindo organismos designados como entidades competentes já existentes antes da entrada em vigor da presente directiva, desde que cumpram os requisitos da presente directiva;
3. «Avaliação de impacto na segurança rodoviária»: uma análise estratégica comparativa do impacto de uma nova estrada ou de uma modificação substancial da rede existente na segurança da rede rodoviária;
4. «Auditoria de segurança rodoviária»: uma verificação técnica, pormenorizada, sistemática e independente, numa perspectiva de segurança, das características de concepção de um projecto de infra-estrutura rodoviária, abrangendo todas as fases, desde o planeamento até ao funcionamento inicial;
5. «Classificação por perigosidade dos troços de elevada sinistralidade»: um método para identificar, analisar e ordenar por perigosidade os troços da rede rodoviária que estejam em serviço há mais de três anos, nos quais se tenha verificado um número elevado de acidentes mortais em relação ao fluxo de tráfego;
6. «Classificação da segurança da rede»: um método para identificar, analisar e classificar os troços da rede rodoviária existente atendendo ao seu potencial de melhoria da segurança e de redução dos custos da sinistralidade;
7. «Inspeção de segurança»: uma verificação ordinária periódica das características e defeitos que exigem trabalhos de manutenção por motivos de segurança;
8. «Orientações»: as medidas adoptadas pelos Estados-Membros indicando os passos a executar e os elementos a considerar na aplicação dos procedimentos de segurança estabelecidos pela presente directiva;
9. «Projecto de infra-estruturas»: um projecto de construção de uma nova infra-estrutura rodoviária ou uma modificação substancial da rede existente com efeitos no fluxo de tráfego.

#### Artigo 3.º

#### Avaliação de impacto dos projectos de infra-estruturas na segurança rodoviária

1. Os Estados-Membros asseguram a realização de uma avaliação de impacto dos projectos de infra-estruturas na segurança rodoviária.
2. A avaliação de impacto na segurança rodoviária é realizada na fase de planeamento inicial, antes da aprovação do projecto de infra-estruturas. Nesse contexto, os Estados-Membros devem procurar cumprir os critérios estabelecidos no anexo I.
3. A avaliação de impacto na segurança rodoviária deve indicar as considerações de segurança rodoviária que contribuíram para a escolha da solução proposta. Deve fornecer igualmente todas as informações necessárias a uma análise de custos-benefícios das diversas opções avaliadas.

#### Artigo 4.º

#### Auditorias de segurança rodoviária dos projectos de infra-estruturas

1. Os Estados-Membros asseguram a realização de auditorias de segurança rodoviária em relação a todos os projectos de infra-estruturas.
2. Quando realizarem auditorias de segurança rodoviária, os Estados-Membros devem procurar cumprir os critérios estabelecidos no anexo II.

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

O auditor é nomeado nos termos do n.º 4 do artigo 9.º e deve possuir a competência e formação necessárias previstas no artigo 9.º. Se as auditorias forem realizadas por equipas, pelo menos um membro da equipa deve ser titular de um certificado de competência referido no n.º 3 do artigo 9.º

3. As auditorias de segurança rodoviária fazem parte integrante do processo de concepção do projecto de infra-estruturas, nas fases de concepção preliminar, projecto de pormenor, pré-abertura e funcionamento inicial.
4. Os Estados-Membros asseguram que o auditor defina elementos conceptuais críticos de segurança num relatório de auditoria para cada fase do projecto de infra-estruturas. 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 devem ser expostas pela entidade competente num anexo ao relatório.

5. Os Estados-Membros asseguram que o relatório referido no n.º 4 se traduza em recomendações adequadas do ponto de vista da segurança.

### Artigo 5.º

#### **Classificação e gestão da segurança da rede rodoviária em serviço**

1. Os Estados-Membros asseguram que a classificação por perigosidade dos troços de elevada sinistralidade e a classificação da segurança da rede se processem com base em exames pelo menos trienais do funcionamento da rede rodoviária. Neste contexto, os Estados-Membros devem procurar cumprir os critérios estabelecidos no anexo III.
2. Os Estados-Membros asseguram que os troços de estrada que se revelem prioritários de acordo com os resultados da classificação por perigosidade dos troços de elevada sinistralidade e da classificação da segurança da rede, sejam avaliados por equipas de peritos através de vistorias com base nos elementos referidos no ponto 3 do anexo III. Pelo menos um membro da equipa de peritos deve satisfazer os requisitos estabelecidos na alínea a) do n.º 4 do artigo 9.º.
3. Os Estados-Membros asseguram que as medidas correctivas sejam canalizadas para os troços de estrada referidos no n.º 2. Deve ser dada prioridade às medidas referidas na alínea e) do ponto 3 do anexo III, em particular às que apresentam a mais elevada razão custo/benefício.
4. Os Estados-Membros asseguram a instalação de sinalização adequada para avisar os utentes da estrada sobre os segmentos da infra-estrutura rodoviária que se encontram em reparação e que, conseqüentemente, são susceptíveis de comprometer a sua segurança. A referida sinalização deve incluir igualmente sinais que sejam visíveis de dia e de noite, instalados a uma distância de segurança, e cumprir o disposto na Convenção de Viena sobre a Sinalização Rodoviária, de 1968.
5. Os Estados-Membros asseguram, mediante as medidas adequadas, que os utentes da estrada sejam informados da existência de troços de elevada sinistralidade. Se um Estado-Membro decidir utilizar sinalização, esta deve cumprir o disposto na Convenção de Viena sobre a Sinalização Rodoviária, de 1968.

### Artigo 6.º

#### **Inspecções de segurança**

1. Os Estados-Membros asseguram a realização de inspecções de segurança nas estradas em serviço para identificar as suas características em matéria de segurança rodoviária e prevenir acidentes.
2. As inspecções de segurança devem incluir inspecções periódicas da rede rodoviária e levantamentos das eventuais incidências da realização de obras na segurança do fluxo de tráfego.
3. Os Estados-Membros asseguram a realização de inspecções periódicas pela entidade competente. Estas inspecções devem ser

suficientemente frequentes para salvaguardar níveis adequados de segurança na infra-estrutura rodoviária em questão.

4. Sem prejuízo das orientações aprovadas nos termos do artigo 8.º, os Estados-Membros devem aprovar orientações sobre medidas temporárias de segurança aplicáveis às obras rodoviárias. Devem utilizar igualmente um sistema adequado de inspecções para assegurar a aplicação correcta dessas orientações.

### Artigo 7.º

#### **Gestão de dados**

1. Os Estados-Membros asseguram que, por cada acidente mortal numa das estradas referidas no n.º 2 do artigo 1.º, seja elaborado um relatório pela entidade competente. Os Estados-Membros devem procurar incluir nesse relatório todos os elementos enunciados no anexo IV.
2. Os Estados-Membros calculam 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 devem ser actualizados pelo menos de cinco em cinco anos.

### Artigo 8.º

#### **Aprovação e comunicação de orientações**

1. Os Estados-Membros asseguram a aprovação de orientações, caso ainda não existam, até 19 de Dezembro de 2011, a fim de apoiar as entidades competentes na aplicação da presente directiva.
2. Os Estados-Membros comunicam estas orientações à Comissão no prazo de três meses a contar da sua aprovação ou alteração.
3. A Comissão divulga-as numa página pública da *web*.

### Artigo 9.º

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

1. Os Estados-Membros asseguram a aprovação de programas de formação para auditores de segurança rodoviária, caso ainda não existam, até 19 de Dezembro de 2011.
2. Os Estados-Membros asseguram que os auditores de segurança rodoviária que desempenhem funções ao abrigo da presente directiva sejam sujeitos a uma formação inicial, com entrega de um certificado de competência, e participem periodicamente em acções de requalificação.
3. Os Estados-Membros asseguram que os auditores de segurança rodoviária sejam titulares de um certificado de competência. Os certificados emitidos antes da entrada em vigor da presente directiva devem ser reconhecidos.

4. Os Estados-Membros asseguram que a nomeação dos auditores cumpra os seguintes requisitos:

- a) Experiência ou formação relevante em projecto de estradas, engenharia de segurança rodoviária e análise de acidentes;
- b) Dois anos após a aprovação das orientações pelos Estados-Membros nos termos do artigo 8.º, realização das auditorias de segurança rodoviária apenas por auditores ou por equipas a que o auditor pertença que cumpram os requisitos previstos nos n.ºs 2 e 3;
- c) Para efeitos do projecto de infra-estruturas sujeito a auditoria, exclusão do auditor, no momento da auditoria, da sua concepção ou do seu funcionamento.

#### Artigo 10.º

##### Intercâmbio das melhores práticas

A fim de melhorar a segurança das estradas na União Europeia que não fazem parte da rede rodoviária transeuropeia, a Comissão deve estabelecer um sistema coerente para o intercâmbio das melhores práticas entre os Estados-Membros, abrangendo, nomeadamente, projectos actuais de segurança da infra-estrutura rodoviária e tecnologia com provas dadas no domínio da segurança rodoviária.

#### Artigo 11.º

##### Melhoria contínua das práticas de gestão da segurança

1. A Comissão deve facilitar e estruturar o intercâmbio de conhecimentos e melhores práticas entre os Estados-Membros, fazendo uso da experiência adquirida em fóruns internacionais relevantes, a fim de melhorar continuamente as práticas de gestão da segurança relativamente às infra-estruturas rodoviárias na União Europeia.
2. A Comissão é assistida pelo Comité referido no artigo 13.º. Na medida em que seja necessário aprovar medidas específicas, estas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 13.º
3. Se apropriado, podem ser consultadas sobre questões relacionadas com os aspectos técnicos da segurança organizações não governamentais relevantes, activas no domínio da segurança e da gestão das infra-estruturas rodoviárias.

#### Artigo 12.º

##### Adaptação ao progresso técnico

Os anexos da presente directiva são adaptados ao progresso técnico pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 13.º

#### Artigo 13.º

##### Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o disposto nos artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se 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 é de três meses.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

#### Artigo 14.º

##### Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 19 de Dezembro de 2010 e comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.
2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

#### Artigo 15.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 16.º

##### Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 19 de Novembro de 2008.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

J.-P. JOUYET

## ANEXO I

**AVALIAÇÃO DE IMPACTO DOS PROJECTOS DE INFRA-ESTRUTURAS 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 na segurança rodoviária;
    - e) Comparação das alternativas, incluindo análise de custos-benefícios;
    - f) Apresentação do leque de soluções possíveis.
  2. Elementos a ter em conta:
    - a) Vítimas mortais e acidentes; metas de redução, em contraposição à opção de «não fazer nada»;
    - b) Escolha do trajecto e padrões de tráfego;
    - c) Possíveis efeitos sobre as redes existentes (por exemplo, saídas, cruzamentos, passagens de nível);
    - d) Utentes da estrada, incluindo utentes vulneráveis (por exemplo, peões, ciclistas e motociclistas);
    - e) Tráfego (por exemplo, volume de tráfego, categorização do tráfego por tipos);
    - f) Sazonalidade e condições climáticas;
    - g) Existência de um número suficiente de parques de estacionamento seguros;
    - h) Actividade sísmica.
-

## ANEXO II

**AUDITORIAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DOS PROJECTOS DE INFRA-ESTRUTURAS**

1. Critérios para a fase de concepção preliminar:
  - a) Localização geográfica (por exemplo, exposição a aluimentos de terras, inundações, avalanches), sazonalidade e condições climáticas, actividades sísmicas;
  - b) Tipos de entroncamentos e distâncias entre eles;
  - c) Número e tipos de vias;
  - d) Tipos de tráfego admissíveis na nova estrada;
  - e) Funcionalidade da estrada no âmbito da rede;
  - f) Condições meteorológicas;
  - g) Velocidades de condução;
  - h) Cortes transversais (por exemplo, largura da faixa de rodagem, pistas para velocípedes, caminhos pedonais);
  - i) Alinhamentos horizontais e verticais;
  - j) Visibilidade;
  - k) Traçado dos entroncamentos;
  - l) Transportes públicos e infra-estruturas;
  - m) Passagens de nível.
2. Critérios para a fase de projecto de pormenor:
  - a) Traçado;
  - b) Sinalização e marcação coerentes;
  - c) Iluminação de estradas e cruzamentos;
  - d) Equipamento de delimitação lateral;
  - e) Ambiente próximo, incluindo vegetação;
  - f) Obstáculos fixos nas bermas;
  - g) Construção de parques de estacionamento seguros;
  - h) Utentes da estrada vulneráveis (por exemplo, peões, ciclistas e motociclistas);
  - i) Adaptação, de fácil compreensão, dos sistemas rodoviários de contenção (terraplenos centrais e barreiras de segurança para evitar perigos para os utentes vulneráveis).
3. Critérios para a fase de pré-abertura:
  - a) Segurança dos utentes da estrada e visibilidade sob diversas condições, como, por exemplo, falta de claridade e condições meteorológicas previsíveis;
  - b) Legibilidade da sinalização vertical e da marcação horizontal;
  - c) Estado do pavimento.
4. Critérios para o funcionamento inicial: avaliação da segurança rodoviária à luz do comportamento real dos utentes.

As auditorias podem, em qualquer das fases, levar a uma reapreciação dos critérios aplicados nas fases anteriores.

## ANEXO III

**CLASSIFICAÇÃO POR PERIGOSIDADE DOS TROÇOS DE ELEVADA SINISTRALIDADE E CLASSIFICAÇÃO DA SEGURANÇA DA REDE****1. Identificação de troços de estrada de elevada sinistralidade**

A identificação de troços de estrada de elevada sinistralidade deve ter em conta pelo menos o número de acidentes mortais verificados em anos anteriores por unidade de extensão rodoviária em relação ao volume de tráfego e, no caso dos cruzamentos, o número de tais acidentes por local de cruzamento.

**2. Identificação de troços para análise na classificação da segurança da rede**

A identificação dos troços para análise na classificação da segurança da rede deve ter em conta a potencial redução dos custos da sinistralidade. Os troços rodoviários devem ser classificados por categorias. Para cada categoria de estradas, os troços rodoviários devem ser analisados e classificados de acordo com factores relacionados com a segurança, tais como a sinistralidade, o volume de tráfego e a tipologia do tráfego.

Para cada categoria de estradas, a classificação da segurança da rede deve traduzir-se numa lista prioritária de troços em que se espera uma elevada eficiência na beneficiação das infra-estruturas.

**3. Elementos de avaliação para as vistorias das equipas de peritos:**

- a) Descrição do troço de estrada;
  - b) Referência a eventuais relatórios anteriores sobre o mesmo troço de estrada;
  - c) Análise de eventuais relatórios de acidentes;
  - d) Número de acidentes, de mortes e de feridos graves nos três anos anteriores;
  - e) Conjunto de eventuais medidas correctivas a realizar com diferentes calendarizações, como, por exemplo:
    - remoção ou protecção de obstáculos fixos nas bermas;
    - redução dos limites de velocidade e reforço da obrigação do seu cumprimento;
    - melhoria da visibilidade sob diversas condições meteorológicas e de luminosidade;
    - melhoria do estado de segurança do equipamento de delimitação lateral, como os sistemas rodoviários de contenção;
    - melhoria da coerência, da visibilidade, da legibilidade e da posição da marcação horizontal (incluindo bandas sonoras) e da sinalização vertical;
    - protecção contra a queda de pedras, aluimentos de terras e avalanches;
    - melhoria da aderência/rugosidade do pavimento;
    - reformulação dos sistemas rodoviários de contenção;
    - instalação e melhoria dos protectores centrais;
    - modificação das vias de ultrapassagem;
    - beneficiação de entroncamentos, incluindo passagens de nível rodo-ferroviárias;
    - alteração de alinhamentos;
    - alteração de larguras, adição de faixas de emergência;
    - instalação de sistemas de gestão e controlo do tráfego;
    - redução do conflito potencial com utentes da estrada vulneráveis;
    - beneficiação da estrada segundo normas de projecto actualizadas;
    - reparação ou substituição do pavimento;
    - utilização de sinais de trânsito inteligentes;
    - melhoria dos sistemas de transporte e dos serviços telemáticos inteligentes para fins de interoperabilidade, emergência e sinalização.
-

## ANEXO IV

**INFORMAÇÕES CONSTANTES DOS RELATÓRIOS DE ACIDENTES**

Os relatórios de acidentes devem incluir os seguintes elementos:

1. Localização tão precisa quanto possível do acidente;
  2. Imagens e/ou diagramas do local do acidente;
  3. Data e hora do acidente;
  4. Informações sobre a estrada, tais como tipo de zona, tipo de estrada, tipo de entroncamento (incluindo sinalização), número de faixas, marcação horizontal, superfície da estrada, condições meteorológicas e de luminosidade, limite de velocidade, obstáculos nas bermas;
  5. Gravidade do acidente, incluindo o número de mortos e de feridos, se possível de acordo com critérios comuns a definir pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 13.º;
  6. Características das pessoas envolvidas, tais como idade, sexo, nacionalidade, taxa de alcoolemia, utilização de equipamentos de segurança;
  7. Dados sobre os veículos envolvidos (tipo, idade, país, equipamentos de segurança se relevante, data da última inspeção técnica periódica de acordo com a legislação aplicável);
  8. Dados sobre o acidente, tais como tipo de acidente, tipo de colisão, manobras do veículo e do condutor;
  9. Sempre que possível, informações sobre o tempo decorrido entre o momento do acidente e a recepção das informações sobre o acidente, ou a comparência dos serviços de socorro no local.
-