



Bruxelas, 15 de novembro de 2018
(OR. en)

14109/18

Dossiê interinstitucional:
2018/0129(COD)

TRANS 530

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. ant.:	ST 11818/2/18 REV 2
Assunto:	Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2008/96/UE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária – Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

1. Em 17 de maio de 2018, a Comissão enviou ao Parlamento Europeu e ao Conselho a proposta em epígrafe, que faz parte do chamado "*terceiro pacote de mobilidade*".
 - A proposta tem como principal objetivo reduzir o número de vítimas mortais e feridos graves em acidentes rodoviários;
 - A Comissão considera que a diretiva em vigor não cumpre inteiramente o objetivo de reduzir para metade as vítimas mortais nas estradas até 2020, pelo que considera necessário reforçar a ação;
 - A Comissão identifica que parte das deslocações na rede de RTE-T ocorre em estradas com baixos níveis de segurança. A Comissão nota igualmente que as estradas fora da rede RTE-T têm baixos níveis de segurança criada e que existem grandes diferenças no desempenho de segurança rodoviária nas diversas partes da União Europeia;

- Além disso, a Comissão propõe fomentar a harmonização e a partilha de conhecimentos entre os Estados-Membros, proteger melhor os utentes da estrada vulneráveis, melhorar a aplicação de novas tecnologias e melhorar o seguimento dado às conclusões dos procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária.
 - A proposta foi apresentada como uma diretiva de alteração.
2. Em 19 de julho de 2018, a Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu (TRAN) nomeou Daniela Aiuto (EFDD, IT) como relatora. A Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia (ITRE) decidiu não emitir parecer. A votação na comissão parlamentar está prevista para 3 de dezembro de 2018.
 3. O Comité Económico e Social Europeu emitiu parecer sobre a proposta em 17 de outubro de 2018. O Comité das Regiões Europeu ainda não emitiu parecer.
 4. O Parlamento sueco (Riksdag) adotou um parecer fundamentado sobre a aplicação do princípio da subsidiariedade. A Câmara dos Deputados e o Senado checos adotaram resoluções sobre a aplicação dos princípios da subsidiariedade e proporcionalidade.

II. TRABALHOS NAS INSTÂNCIAS DO CONSELHO

5. Em 12 de junho de 2018, o Grupo dos Transportes Terrestres começou a analisar a proposta, com uma apresentação geral pela Comissão. A avaliação de impacto foi examinada em 5 de julho de 2018.
6. Durante a Presidência austríaca, o Grupo debateu a proposta nas reuniões de 11 de julho, 12 de julho, 20 de setembro, 24 de setembro, 11 de outubro e 12 de novembro. O dossiê apresentava como principais desafios o alargamento do âmbito de aplicação e a revisão do atual sistema de inspeções. A Presidência delineou um compromisso entre o antigo sistema de inspeções e a nova abordagem proativa introduzida pela Comissão.

7. A introdução de novos anexos exigiu uma reformulação considerável para precisar que se destinavam a dar orientações aos Estados-Membros sem impor um requisito jurídico rígido. A Presidência, inspirando-se nas propostas dos Estados-Membros, reformulou inteiramente dois anexos, apresentando anexos mais simples e mais diretos. O Grupo chegou a textos de compromisso amplamente satisfatórios em ambos os casos.
8. A Diretiva 2008/96/CE¹ em vigor também é abrangida pelo Regulamento Omnibus que alinha os procedimentos de comitologia na legislação da União², o qual foi objeto de uma orientação geral parcial em 20 de março de 2018³. A Presidência alinhou a presente proposta pela referida orientação geral parcial e retomou as alterações que já tinham sido acordadas. A Presidência propôs igualmente pequenas alterações ao texto que já tinham sido acordadas, uma vez que não refletiam outras alterações operacionais na diretiva de alteração.

III. PRINCIPAL QUESTÃO PENDENTE

9. O Grupo debruçou-se sobre a maior parte das principais questões. O texto aqui apresentado não é inteiramente apoiado pela Comissão. A Presidência considera, porém, que o atual texto de compromisso constitui uma solução equilibrada e coerente para resolver as questões em jogo.

IV. CONCLUSÕES

10. Convida-se o Comité de Representantes Permanentes a aprovar o texto de compromisso apresentado pela Presidência e reproduzido no anexo do presente documento. O texto será posteriormente enviado ao Conselho TTE (Transportes) em 3 de dezembro de 2018 com vista a definir uma orientação geral.

¹ 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, pp. 59-67).

² Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que adapta uma série de atos jurídicos que preveem o recurso ao procedimento de regulamentação com controlo aos artigos 290.º e 291.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (COM(2016) 0799 final – 2016/0400 (COD)).

³ Ver doc. ST 6933/18.

Proposta de
DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2008/96/UE
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, alínea c),

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 Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O objetivo estratégico da União é reduzir para metade o número de vítimas mortais de acidentes de viação até 2020, em comparação com 2010, aproximando-se das "zero vítimas mortais" até 2050 ("Visão Zero")³. Todavia, os progressos na consecução destes objetivos têm vindo a estagnar nos últimos anos. Em junho de 2017, foi aprovada pelo Conselho uma nova meta intermédia de reduzir para metade o número de feridos graves até 2030, em comparação com 2020⁴.

¹ JO C de , p. .

² JO C de , p. .

³ Comunicação intitulada "Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020" (COM (2010) 389 final).

⁴ Conclusões do Conselho sobre a segurança rodoviária – que subscrevem a Declaração de Valeta de março de 2017 – (Valeta, 28 e 29 de março de 2017) (documento ST 9994/17).

- (2) De acordo com a abordagem do Sistema Seguro, as mortes e os feridos graves nos acidentes rodoviários são, em larga medida, evitáveis. Deve ser uma responsabilidade partilhada a todos os níveis garantir que os acidentes rodoviários não conduzem a mortes ou feridos graves. Em especial, estradas bem concebidas e devidamente mantidas deverão reduzir a probabilidade de acidentes de viação, enquanto estradas menos agressivas (estradas construídas de forma inteligente para garantir que os erros de condução não tenham imediatamente consequências graves) deverão reduzir a gravidade dos acidentes.
- (3) As estradas da rede transeuropeia, conforme definido no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ são de extrema importância para a integração europeia. Por conseguinte, nestas estradas deve ser garantido um elevado nível de segurança.
- (4) Os procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária implementados na rede transeuropeia contribuíram para reduzir o número de vítimas mortais e de feridos graves em acidentes de viação na União. Resulta da avaliação dos efeitos da Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho² que os Estados-Membros que aplicam princípios de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária numa base voluntária 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.
- (5) Uma grande parte dos acidentes de viação ocorre numa pequena proporção de estradas em que os volumes 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 outras estradas principais fora da rede RTE-T deveria contribuir significativamente para a melhoria da segurança da infraestrutura rodoviária em toda a União.

¹ 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.

² 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-A) A fim de garantir que esse alargamento do âmbito de aplicação tenha o efeito pretendido, é lógico que as outras estradas principais incluam pelo menos as estradas que ligam grandes cidades ou regiões que pertencem à categoria mais elevada de estradas abaixo da categoria "autoestrada" na classificação rodoviária nacional.
- (6) Além disso, a aplicação obrigatória dos procedimentos da 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.
- (7) A avaliação global da segurança da rede rodoviária baseada no risco surgiu como um instrumento eficiente e eficaz para identificar as partes da rede que devem ser visadas por inspeções de segurança rodoviária mais exaustivas, e dar prioridade ao investimento em conformidade com o seu potencial para proporcionar melhorias de segurança na globalidade da rede. Toda a rede rodoviária abrangida pela presente diretiva deve, por conseguinte, ser avaliada de forma sistemática a fim de aumentar a segurança rodoviária em toda a União.
- (8) Integrar os elementos com o melhor desempenho da anterior "classificação e gestão da segurança da rede rodoviária em serviço" no novo procedimento de avaliação global 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 devem concretizar as melhorias mais significativas.
- (8-A) A fim de melhorar a qualidade, a objetividade e a eficiência dos procedimentos de gestão da segurança rodoviária, é vantajoso permitir que os Estados-Membros tirem partido, sempre que adequado, das tecnologias em constante evolução para a inspeção de troços rodoviários, a documentação das condições de segurança rodoviária e a recolha de outros dados relacionados com a segurança da rede rodoviária.
- (9) 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 satisfazer os objetivos de segurança rodoviária da União. Para o efeito, os planos de ação prioritária devem garantir que as intervenções necessárias sejam implementadas o mais rapidamente possível. Em particular, os resultados do procedimento de avaliação global da segurança 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 criar encargos administrativos excessivos.

- (10) O desempenho em termos de segurança das estradas existentes deverá ser melhorado, concentrando os investimentos nos troços de maior sinistralidade e maior potencial de redução de acidentes.
- (10-A) O financiamento e os incentivos financeiros a nível da UE podem, em conformidade com as condições aplicáveis, ser utilizados para apoiar tais investimentos, complementando o investimento e os incentivos a nível nacional.
- (11) Os troços da rede rodoviária contígua aos túneis rodoviários da rede rodoviária transeuropeia abrangidos pela Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹ apresentam um risco particularmente elevado de acidente. Devem, 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 no seu todo.
- (12) Os utentes da estrada vulneráveis representavam 46 % das vítimas mortais em acidentes de viação na União em 2016. Assegurar que os interesses destes utentes sejam tidos em conta em todos os procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária deve, portanto, melhorar a sua segurança na estrada.
- (13) [...].
- (14) [...].
- (15) A publicação dos resultados das avaliações globais da segurança da rede rodoviária deve permitir que o nível de segurança criado na infraestrutura seja comparado em toda a União.

¹ 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 objetivo da presente diretiva, a saber, o estabelecimento de procedimentos que assegurem um nível consistentemente elevado de segurança rodoviária em toda a rede rodoviária transeuropeia e na rede de autoestradas e estradas principais em toda a UE, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros. Em contrapartida, dada a necessidade de melhoramentos em toda a União, a fim de assegurar a convergência para padrões mais elevados de segurança da infraestrutura rodoviária, é suscetível de ser mais bem alcançado ao nível da União, que 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 vai além do necessário para atingir aquele objetivo. Em resultado da ação ao nível da União, viajar em toda a União deve 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.
- (17) 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 em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão a fim de adaptar os anexos da diretiva ao progresso técnico. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, incluindo peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional "Legislar Melhor" de 13 de abril de 2016¹. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos devem ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(18) São necessárias medidas específicas para a melhoria contínua das práticas de gestão da segurança. A fim de assegurar condições uniformes de execução das disposições pertinentes da presente diretiva, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências devem ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹.

(19) A Diretiva 2008/96/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

(1) No artigo 1.º, os n.ºs 1 a 3 passam a ter a seguinte redação, sendo aditado o n.º 2-A:

11. "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 globais da segurança da rede rodoviária pelos Estados-Membros.

12. A presente diretiva aplica-se às estradas integradas na rede rodoviária transeuropeia, assim como às autoestradas e outras estradas principais, quer se encontrem em fase de projeto, em construção ou em serviço².

2-A. Cada Estado-Membro designa as estradas principais no seu território tendo em conta a sua classificação rodoviária atual. Cada Estado-Membro notifica à Comissão as estradas principais no seu território, o mais tardar 24 meses após a entrada em vigor da presente diretiva. Os Estados-Membros notificam quaisquer alterações ulteriores das mesmas.

¹ 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.

² SE considera que a presente diretiva deverá ser unicamente aplicável às estradas que fazem parte da rede rodoviária transeuropeia.

13. 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 (por exemplo, pistas para ciclistas) ou estradas que não são concebidas para tráfego geral (por exemplo, estradas de acesso a sítios industriais, agrícolas ou florestais)";

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

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

14. ""Rede rodoviária transeuropeia": a rede rodoviária definida no 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, JO L 348 de 20.12.2013. p. 1.;"

b) São inseridos os seguintes pontos 2-A e 2-B:

"2-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;

2-B. "Estrada principal": uma via rodoviária que liga grandes cidades ou regiões;

2c. [...]";

c) São suprimidos os n.ºs 5 e 6;

d) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação e é aditado o n.º 7-A:

"6. [...]";

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 troço existente;

7-A. "Inspeção periódica de segurança rodoviária", uma verificação ordinária periódica das características e defeitos que exigem trabalhos de manutenção por motivos de segurança;"

e) É aditado o seguinte n.º 10:

"10. "Utentes vulneráveis da estrada", os utentes da estrada que não se deslocam em veículos a motor, nomeadamente ciclistas e peões, e ainda os utilizadores de veículos a motor de duas rodas.";

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

"Artigo 5.º

Avaliação global da segurança da rede rodoviária

15. Os Estados-Membros asseguram que é efetuada uma avaliação global da segurança da rede rodoviária na totalidade da rede rodoviária em serviço abrangida pela presente diretiva.

1-A. As avaliações globais da segurança da rede rodoviária devem avaliar a gravidade do risco de acidente e impacto, com base, no mínimo:

- numa vistoria visual, realizada no local ou por meios eletrónicos, das características de conceção da estrada (segurança integrada); e

- numa análise dos troços da rede rodoviária que estejam em serviço há mais de três anos e nos quais tenha ocorrido um número elevado de acidentes graves em relação ao fluxo de tráfego;
- [...].

1-B. Os Estados-Membros asseguram que a primeira avaliação seja efetuada o mais tardar em 2025. As subsequentes avaliações globais da segurança 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.

16. Ao efetuar a avaliação global da segurança da rede rodoviária, os Estados-Membros devem ter em conta os elementos indicativos previstos no Anexo III.

17. Com base nos resultados da avaliação referida no n.º 1, e para efeitos de hierarquização das necessidades para a adoção de medidas de seguimento, os Estados-Membros devem classificar todos os troços da rede rodoviária de acordo com o seu nível de segurança.

18. [...]

19. [...]"

(4) 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:

20. "Os Estados-Membros asseguram que as inspeções periódicas de segurança rodoviária são realizadas com suficiente frequência, a fim de garantir níveis de segurança adequados para a infraestrutura rodoviária em causa.";

c) É suprimido o n.º 2 e o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

21. [...].
22. Os Estados-Membros devem garantir 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 realizadas pelo menos de seis em seis anos.";
- (5) São aditados os artigos 6.º-A, 6.º-B e 6.º-C, com a seguinte redação:

"Artigo 6.º-A

Seguimento dos procedimentos aplicáveis às estradas em serviço

23. Os Estados-Membros devem assegurar que as conclusões das avaliações globais da segurança da rede rodoviária realizadas nos termos do artigo 5.º são objeto de inspeções de segurança rodoviária específicas ou de medidas corretivas imediatas.
- 1-A. Quando efetuarem inspeções específicas da segurança rodoviária, os Estados-Membros devem ter em conta os elementos indicativos estabelecidos no Anexo II-A.
- 1-B. 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).
24. 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 definir as ações consideradas prioritárias para melhorar a segurança desses troços rodoviários.
25. Os Estados-Membros devem assegurar que as medidas corretivas são orientadas para os troços rodoviários com baixos níveis de segurança e que oferecem a oportunidade de implementar medidas com elevado potencial de melhoria da segurança e de redução dos custos da sinistralidade.
26. 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;

Artigo 6.º-C

Marcação horizontal e sinalização vertical

27. [...]

28. [...]

A Comissão deve, o mais tardar, até [JO: inserir data de entrada em vigor + três anos] apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a marcação horizontal e a sinalização vertical, bem como sobre a sua visibilidade para os condutores humanos e detetabilidade pelos veículos equipados com sistemas de assistência ao condutor ou níveis mais elevados de automatização. O relatório deverá ser preparado em cooperação com os peritos designadas pelos Estados-Membros. O relatório deverá, nomeadamente, avaliar:

- a interação entre as diferentes tecnologias e infraestruturas de assistência ao condutor;
- o efeito das condições meteorológicas e atmosféricas sobre a marcação horizontal e a sinalização vertical nas estradas da União;
- o papel dos diferentes organismos internacionais na elaboração de normas e outros requisitos; e
- o tipo e a frequência dos trabalhos de manutenção necessários para várias tecnologias, incluindo uma estimativa dos custos.

Os Estados-Membros asseguram a instalação de sinalização adequada para avisar os utentes da estrada acerca dos segmentos da infraestrutura rodoviária que se encontram em obras e que, conseqüentemente, são suscetíveis de comprometer a sua segurança. A referida sinalização deve incluir igualmente sinais que sejam visíveis tanto de dia como de noite, instalados a uma distância de segurança, e que cumpram o disposto na Convenção de Viena sobre a Sinalização Rodoviária, de 1968."

(5-A) No artigo 7.º, é inserido o seguinte n.º 1-A:

"1-A. A Comissão pode estabelecer, por meio de atos de execução, orientações de acordo com as quais deve ser elaborado o relatório sobre a gravidade do acidente, incluindo o número de mortos e de feridos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2.";

(6) 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 Europeia, a Comissão deve estabelecer um sistema para o intercâmbio das melhores práticas entre os Estados-Membros, abrangendo, nomeadamente, projetos atuais de segurança da infraestrutura rodoviária e tecnologia com provas dadas no domínio da segurança rodoviária.";

(7) No artigo 11.º, é suprimido o n.º 2;

"2. [...]"

(7) É inserido o seguinte artigo 11.º-A:

"Artigo 11.º-A

Apresentação de relatórios

29. Os Estados-Membros devem apresentar um relatório à Comissão até 31 de outubro de 2026 e, posteriormente, de cinco em cinco anos, acerca da classificação de segurança dos troços rodoviários avaliados nos termos do artigo 5.º";

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

"Artigo 12.º

Alteração dos anexos

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º-A a fim de alterar os anexos para os adaptar ao progresso técnico.";

(9) É aditado o seguinte artigo 12.º-A:

"Artigo 12.º-A

Exercício da delegação

30. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

31. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 12.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de [*JO: inserir data de entrada em vigor*]. 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 o mais tardar três meses antes do final de cada período.

32. 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 a validade dos atos delegados já em vigor.
33. 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 melhor¹.
34. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
35. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 12.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.";
- (10) No artigo 13.º, é suprimido o n.º 3:

"Artigo 13.º

Procedimento de comité²

3. [...]

(11) Os anexos são alterados em conformidade com o anexo da presente diretiva.

¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

² A Presidência gostaria de chamar a atenção para o artigo 13.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 182/2011, que prevê o seguinte: "*Caso o ato de base faça referência ao artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE, aplica-se o procedimento de exame a que se refere o artigo 5.º do presente regulamento e considera-se que o ato de base prevê que, na falta de parecer, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, como previsto no artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea b);*"

Artigo 2.º

36. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até [SP: inserir a DATA correspondente a 24 meses após a entrada em vigor], o mais tardar. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à 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. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

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

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

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

(1) No anexo I, o título passa a ter a seguinte redação:

**"ANEXO I
ELEMENTOS INDICATIVOS DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO DE SEGURANÇA
RODOVIÁRIA";**

(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):

"n) Disposições aplicáveis aos utentes da estrada vulneráveis:

- i) disposições aplicáveis aos peões,
- ii) disposições aplicáveis aos ciclistas,
- iii) disposições aplicáveis aos veículos a motor de duas rodas.";

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

"h) Disposições aplicáveis aos utentes da estrada vulneráveis:

- i) disposições aplicáveis aos peões,
- ii) disposições aplicáveis aos ciclistas,
- iii) disposições aplicáveis aos veículos a motor de duas rodas.";

(3) É inserido o Anexo II-A seguinte:

"ANEXO II-A

ELEMENTOS INDICATIVOS DAS INSPEÇÕES ESPECÍFICAS DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Generalidades

- Avaliar se o tipo de estrada é correto para o efeito
- Avaliar/analisar o limite de velocidade, o cumprimento da velocidade e a conformidade regulamentar
- Avaliar a segurança de todos os utentes da estrada, especificamente os utentes da estrada vulneráveis
- Avaliar a funcionalidade ou a necessidade de sistemas de gestão e controlo do tráfego

Conceção da estrada

- Avaliar a conceção da estrada – *Avaliar se a conceção da estrada está em sintonia com a função da estrada (considerando, por exemplo, a largura da estrada, o número de faixas de rodagem, os limites de velocidade, os potenciais conflitos com peões e ciclistas)*
- Avaliar a configuração da estrada e a conceção dos cruzamentos e nós de ligação, incluindo passadeiras para peões, pontos de passagem rodoviários e passagens de nível ferroviárias.
- Inspeccionar a função ou a necessidade de barreiras de segurança
- Inspeccionar a localização e a conceção das paragens para os transportes públicos
- Inspeccionar a localização e a segurança das áreas de estacionamento e de descanso

Área adjacente à faixa de rodagem e perigos externos

- Inspeccionar a área adjacente à faixa de rodagem – averiguar a existência de obstáculos fixos ou cortantes nas bermas, cursos de água ou margens ou declives acentuados
- Inspeccionar a necessidade de proteção contra queda de pedras, deslizamentos de terrenos, avalanches e alterações climáticas, por exemplo, fluxos de água elevados

Equipamento rodoviário

- Inspeccionar o equipamento da área adjacente à faixa de rodagem – averiguar a existência de perigos e a eficácia dos sistemas.
- Avaliar a visibilidade, a legibilidade, a posição e a função da sinalização vertical e da marcação horizontal

Propriedades da superfície da estrada

- Inspeccionar a qualidade do pavimento
- Inspeccionar deficiências a nível de atrito
- Inspeccionar eficiência da drenagem de água dentro e fora da estrada";

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

**"ANEXO III
ELEMENTOS INDICATIVOS DAS AVALIAÇÕES GLOBAIS DA SEGURANÇA DA REDE
RODOVIÁRIA**

Dados de base: Volume de tráfego, se possível dividido em diferentes grupos de utentes da estrada

(a) "Avaliação proativa" – Conceção da estrada e características de segurança com base nos fatores de risco conhecidos:

- Conceção para prevenir colisões frontais.

As estradas de alta velocidade têm uma separação física a meio? (Sim/Não)

- Conceção para prevenir acidentes que envolvam um só veículo.

As áreas adjacentes às faixas de rodagem foram concebidas para reduzir as vítimas mortais e os feridos graves (o que pressupõe a ausência de obstáculos fixos (não absorventes de energia), de declives acentuados e de águas profundas)? As estradas têm as guardas de segurança necessárias? (Sim/Não)

- Conceção para utentes da estrada vulneráveis.

Há vias separadas para peões e ciclistas ao longo da estrada ou perpendiculares à estrada (SE estes utentes tiverem direito de utilizar a estrada)? Os peões e ciclistas estão separados dos veículos a motor se o volume destes grupos de utentes não for insignificante? (Sim/Não)

A adaptação da velocidade está salvaguardada nos casos em que a estrada disponha de vários grupos de utentes (veículos a motor, peões e ciclistas)? (Sim/Não)

- Conceção para prevenir colisões laterais.

Os pontos de passagem têm boa visibilidade? (Sim/Não)

A conceção dos pontos de passagem evitam as colisões laterais (ângulos de 90 graus)? (Sim/Não)

(b) "Avaliação reativa" com base nos dados/análise de acidentes:

- Número e local de vítimas mortais por grupo de utentes da estrada (incluindo zonas difíceis)
- Número e local de feridos graves por grupo de utentes da estrada
- Rácio entre o número de vítimas mortais e feridos graves (numerador) e um milhão de quilómetros de veículo (denominador).

(5) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

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

1. Localização tão precisa quanto possível do acidente, incluindo as coordenadas GNSS;"

b) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

- 5 "Gravidade do acidente".
-