



Bruxelas, 11 de abril de 2019  
(OR. en)

8059/19

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2018/0129(COD)**

---

---

**CODEC 835  
TRANS 241  
PE 149**

## **NOTA INFORMATIVA**

---

de: Secretariado-Geral do Conselho  
para: Comité de Representantes Permanentes/Conselho

---

Assunto: Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO  
que altera a Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da  
infraestrutura rodoviária  
- Resultados da primeira leitura do Parlamento Europeu  
(Bruxelas, 3-4 de abril de 2019)

---

### **I. INTRODUÇÃO**

A relatora, Daniela AIUTO (EFDD, IT), apresentou um relatório com 65 alterações (alterações 1-65) à proposta de diretiva, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo.

Nos termos do disposto no artigo 294.º do TFUE e na Declaração Comum sobre as regras práticas do processo de codecisão<sup>1</sup>, o Conselho, o Parlamento Europeu e a Comissão realizaram uma série de contactos informais tendo em vista chegar a acordo sobre este dossiê em primeira leitura, evitando assim a necessidade de uma segunda leitura e o recurso à conciliação.

---

<sup>1</sup> JO C 145 de 30.6.2007, p. 5.

Neste contexto, foi apresentada uma alteração de compromisso (alteração 66). Essa alteração fora acordada durante os contactos informais supramencionados. Não foram apresentadas outras alterações.

## II. VOTAÇÃO

Na votação realizada em 4 de abril de 2019, o plenário adotou a alteração de compromisso (alteração 66) à proposta de diretiva.

A proposta da Comissão assim alterada e a resolução legislativa constituem a posição do Parlamento Europeu em primeira leitura<sup>2</sup>, que reflete o que tinha sido anteriormente acordado entre as instituições. Assim sendo, logo que os juristas-linguistas tenham analisado o texto, o Conselho deverá estar em condições de aprovar a posição do Parlamento Europeu.

O ato será seguidamente adotado com a redação correspondente à posição do Parlamento.

---

---

<sup>2</sup> O texto das alterações aprovadas e a resolução legislativa do Parlamento Europeu constam do anexo à presente nota. As alterações são apresentadas sob a forma de texto consolidado, no qual as modificações à proposta da Comissão estão assinaladas a negrito e em itálico. O símbolo "■" indica uma supressão de texto.

**Gestão da segurança da infraestrutura rodoviária \*\*\*I**

**Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 4 de abril de 2019, sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))**

**(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)**

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2018)0274),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C8-0196/2018),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
  - Tendo em conta o parecer fundamentado apresentado pelo Parlamento sueco no âmbito do Protocolo n.º 2 relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, segundo o qual o projeto de ato legislativo não respeita o princípio da subsidiariedade,
  - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 17 de outubro de 2018<sup>3</sup>,
  - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões de 6 de fevereiro de 2019<sup>4</sup>,
  - Tendo em conta o acordo provisório aprovado pela comissão competente, nos termos do artigo 69.º-F, n.º 4, do seu Regimento, e o compromisso assumido pelo representante do Conselho, em carta de 27 de fevereiro de 2019, de aprovar a posição do Parlamento, nos termos do artigo 294.º, n.º 4, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
  - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A8-0008/2019),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
  2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
  3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

<sup>3</sup> JO C 62 de 15.2.2019, p. 261.

<sup>4</sup> Ainda não publicado no Jornal Oficial.

**Posição do Parlamento Europeu aprovada em primeira leitura em 4 de abril de 2019 tendo em vista a adoção da Diretiva (UE) 2019/... do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária\***

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>5</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>6</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário<sup>7</sup>,

---

\* O PRESENTE TEXTO AINDA NÃO FOI SUJEITO A VERIFICAÇÃO JURÍDICO LINGUÍSTICA.

<sup>5</sup> JO C 62 de 15.2.2019, p. 261.

<sup>6</sup> JO C ...

<sup>7</sup> Posição do Parlamento Europeu de 4 de abril de 2019.

Considerando o seguinte:

- (1) *A comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 20 de julho de 2010, intitulada "Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020", enuncia como objetivos da União reduzir para metade o número de vítimas mortais de acidentes de viação até 2020, em comparação com 2010, e aproximar-se das "zero vítimas mortais" até 2050. Todavia, os progressos na consecução desses objetivos têm vindo a estagnar nos últimos anos. Nas suas conclusões de 8 de junho de 2017, o Conselho aprovou uma nova meta intermédia de redução do número de feridos graves até 2030, para metade dos valores registados em 2020, aprovando assim a Declaração de Valeta, de março de 2017. Por conseguinte, é necessário envidar mais esforços para atingir as referidas metas.*
  
- (2) De acordo com a abordagem do Sistema Seguro, as mortes e os feridos graves nos acidentes rodoviários, 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, **claramente marcadas e sinalizadas**, 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 **ou fatais**) deverão reduzir a gravidade dos acidentes **rodoviários**. *A Comissão deve proporcionar orientações para a disponibilização e a manutenção de bermas da estrada menos perigosas, baseando-se na experiência de todos os Estados-Membros;*

- (3) As estradas da rede transeuropeia (*rede RTE-T*), conforme definido no Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>8</sup> são de extrema importância para a integração europeia. Por conseguinte, *nessas* estradas deve ser garantido um elevado nível de segurança.
- (4) Os procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária implementados na rede *RTE-T* 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 Conselho<sup>9</sup> 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. ***Por conseguinte, é desejável que os referidos princípios de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária se apliquem a outras porções da rede rodoviária europeia.***

---

<sup>8</sup> Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

<sup>9</sup> Diretiva 2008/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (JO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

- (5) *É importante que os troços rodoviários construídos em pontes e os troços rodoviários que atravessem túneis que façam parte da rede abrangida pelo âmbito de aplicação da presente diretiva também sejam abrangidos no que diz respeito à segurança rodoviária, com exceção dos túneis abrangidos pela Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>10</sup>.*
- (6) *Por motivos de segurança rodoviária, é importante que as entradas e saídas das zonas de estacionamento situadas ao longo da rede abrangida pela presente diretiva, em especial as autoestradas e as estradas principais, sejam também abrangidas pela presente diretiva.*
- (7) *As condições de trabalho sazonal diferem substancialmente entre os Estados-Membros e as regiões. Por conseguinte, é importante que essas condições sejam devidamente tidas em conta nas disposições nacionais de transposição da presente diretiva.*

---

<sup>10</sup> *Diretiva 2004/54/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa aos requisitos mínimos de segurança para os túneis da rede rodoviária transeuropeia (JO L 167 de 30.4.2004, p. 39)*

- (8) 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 **a outras** estradas principais fora da rede RTE-T deveria contribuir significativamente para a melhoria da segurança da infraestrutura rodoviária em toda a União.
- (9) ***Para garantir que esse alargamento do âmbito de aplicação tenha o efeito pretendido, é lógico que as estradas principais que não as autoestradas incluam as estradas que pertencem à categoria mais elevada de estradas abaixo da categoria "autoestrada" na classificação rodoviária nacional. Pela mesma razão, os Estados-Membros devem ser incentivados a assegurar que pelo menos todas as estradas a que se aplicava a Diretiva 2008/96/CE antes da entrada em vigor da presente diretiva, inclusive numa base voluntária, continuem a ser abrangidas pela presente diretiva.***

- (10) ■ A aplicação obrigatória dos procedimentos *previstos na* Diretiva 2008/96/CE a qualquer projeto de infraestrutura rodoviária fora das zonas urbanas que seja realizado com financiamento da União deverá assegurar que os fundos da União não sejam utilizados para a construção de estradas inseguras.
- (11) *A Diretiva 2008/96/CE abrange exclusivamente a infraestrutura rodoviária. Por conseguinte, não é afetada pela presente diretiva a legislação sobre circulação rodoviária, nem a competência dos Estados-Membros de tomarem decisões por sua própria autoridade sobre leis em matéria de tráfego rodoviário. A Convenção de Genebra sobre o Trânsito Rodoviário, de 19 de setembro de 1949; e a Convenção de Viena sobre a Circulação Rodoviária, de 8 de novembro de 1968, assim como a Convenção sobre a Sinalização Rodoviária, de 8 de novembro de 1968, devem ser respeitadas.*
- (12) 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, *designadamente através de dados recolhidos por via eletrónica e digital*, a fim de aumentar a segurança rodoviária em toda a União.

- (13) 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 segurança** 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.
- (14) *A fim de melhorar a qualidade, a objetividade e a eficiência dos procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária, é benéfico permitir que os Estados-Membros tirem partido, 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.*

- (15) O seguimento sistemático das conclusões dos procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária é determinante para alcançar as melhorias da segurança da infraestrutura rodoviária necessárias para 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 da 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 impor encargos administrativos excessivos.***
- (16) 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.
- (17) ***O financiamento e os incentivos financeiros a nível da União podem, em conformidade com as condições aplicáveis, ser utilizados para apoiar tais investimentos, complementando o investimento e os incentivos correspondentes a nível nacional.***

- (18) Os troços da rede rodoviária contígua aos túneis rodoviários da rede rodoviária transeuropeia abrangidos pela Diretiva 2004/54/CE **■** 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 ***abrangida pela presente diretiva.***
- (19) Os utentes da estrada vulneráveis representavam 47 % das vítimas mortais em acidentes de viação na União em 2017. Assegurar que os interesses ***dos utentes da estrada vulneráveis*** sejam tidos em conta em todos os procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária ***e garantir o desenvolvimento de requisitos de qualidade para as infraestruturas destinadas a estes utentes da estrada*** deve, portanto, melhorar a sua segurança na estrada.
- (20) ***A fim de permitir que os Estados-Membros reforcem os seus procedimentos destinados a assegurar a utilização operacional das suas marcas rodoviárias e dos seus sinais rodoviários, devem ser definidas especificações comuns para promover a legibilidade e a detetabilidade efetivas das marcações rodoviárias e dos sinais rodoviários por condutores humanos e por sistemas automatizados de assistência ao condutor.***

- (21) *A melhoria da segurança também é uma prioridade para as passagens de nível (ou seja, melhoria da sinalização e das infraestruturas). Segundo o relatório da Agência Ferroviária da União Europeia sobre a segurança ferroviária e a interoperabilidade na UE de 2018, ocorreram 433 acidentes graves nas 108 000 passagens de nível na União, dos quais resultaram 255 mortos e 217 feridos graves, em 2016. Por conseguinte, importa identificar as passagens de nível que apresentam um elevado risco para a segurança, a fim de as melhorar.*
- (22) *Uma sinalização e uma marcação rodoviárias de alta qualidade são cruciais para apoiar os condutores e os veículos conectados e automatizados. As especificações comuns para a marcação e a sinalização rodoviárias devem constituir a base para a implantação de sistemas de mobilidade conectados e automatizados. Seria preferível uma abordagem europeia conjunta, em conformidade com a Convenção de Viena sobre a Sinalização Rodoviária, de 1968.*

- (23) *Para reforçar os resultados esperados da aplicação da presente diretiva e garantir um nível adequado de segurança em situações de emergência, os Estados-Membros poderão facilitar a cooperação entre os serviços de proteção civil, de resposta a emergências e de polícia de trânsito, sempre que adequado e, em especial, nos troços rodoviários transfronteiriços. Nos casos em que seja necessária a cooperação entre Estados-Membros nessas atividades, o Mecanismo de Proteção Civil da União, previsto nos termos da Decisão 1313/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>11</sup>, proporciona um quadro para esse efeito.*
- (24) *Sem prejuízo da legislação em matéria de contratos públicos, nomeadamente da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>12</sup>, as especificações técnicas relativas à segurança devem ser disponibilizadas ao público caso sejam organizados contratos públicos no setor das infraestruturas rodoviárias.*
- (25) *A fim de assegurar a transparência e melhorar a responsabilização, devem ser comunicadas as classificações de segurança rodoviária para que os utentes da estrada estejam informados sobre o estado da infraestrutura e sensibilizados para esta questão.*
- (26) *Deve ser encorajado o intercâmbio de experiências sobre metodologias "Sistema Seguro" entre profissionais e o intercâmbio de informações entre auditores de segurança rodoviária.*

---

<sup>11</sup> *Decisão n.º 1313/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, relativa a um Mecanismo de Proteção Civil da União Europeia (JO L 347 de 20.12.2013, p. 924).*

<sup>12</sup> *Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).*

- (27) 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.
- (28) O objetivo da presente diretiva, a saber, o estabelecimento de procedimentos que assegurem um nível consistentemente elevado de segurança rodoviária em toda a rede *RTE-T* e na rede de autoestradas e estradas principais em toda a 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 excede o necessário para alcançar esse 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.

(29) A fim de assegurar que o conteúdo dos procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária continua a refletir os melhores conhecimentos técnicos disponíveis, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão ***no que respeita à adaptação dos*** anexos da diretiva ao progresso técnico. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor<sup>13</sup>. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

---

<sup>13</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (30) São necessárias medidas específicas para a melhoria contínua das práticas de gestão da segurança *rodoviária* e para facilitar o reconhecimento da marcação horizontal e da sinalização vertical por veículos equipados com sistemas de assistência ao condutor ou níveis mais elevados de automatização. A fim de assegurar condições uniformes de execução das disposições pertinentes da presente diretiva, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>14</sup>.
- (31) A Diretiva 2008/96/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

---

<sup>14</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Artigo 1.º

*Alterações da Diretiva 2008/96/CE*

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

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

**"Artigo 1.º**

***Objeto e âmbito de aplicação***

1. A presente diretiva impõe o estabelecimento e a aplicação de procedimentos relativamente às avaliações de impacto na segurança rodoviária, às auditorias de segurança rodoviária, às inspeções de segurança rodoviária e às avaliações globais da segurança da rede rodoviária pelos Estados-Membros.
2. A presente diretiva aplica-se às estradas integradas na rede rodoviária transeuropeia, assim como às autoestradas e às **outras** estradas principais, quer se encontrem em fase de projeto, em construção ou em serviço.

3. A presente diretiva é igualmente aplicável às vias rodoviárias e *aos* projetos de infraestruturas rodoviárias não abrangidos pelo disposto no n.º 2, situados fora de zonas urbanas, *que não servem as propriedades limítrofes e que são* realizados com financiamento **■** da União, *com exceção das estradas que não estão abertas ao tráfego de veículos a motor em geral (como ciclovias) ou estradas que não são concebidas para tráfego geral, como estradas de acesso a instalações industriais, agrícolas ou florestais.*
4. *Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente diretiva as estradas primárias que apresentem um baixo risco de segurança, com base em motivos devidamente justificados relacionados com o volume de tráfego e as estatísticas de acidentes.*

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

*Cada Estado-Membro notifica à Comissão, até... [24 meses após a entrada em vigor da presente diretiva de alteração], a lista das autoestradas e das estradas primárias no seu território e, posteriormente, eventuais alterações subsequentes à mesma. Além disso, cada Estado-Membro notifica à Comissão as estradas isentas, em conformidade com o presente número, do âmbito de aplicação da presente diretiva e, posteriormente, eventuais alterações subsequentes à mesma.*

*A Comissão publica a lista de estradas notificadas nos termos do presente artigo.*

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

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

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

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

---

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

b) São inseridos os seguintes números :

"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 *situada fora de uma zona urbana* que **liga grandes cidades ou regiões, ou ambas, e que *pertence à categoria de estrada mais elevada a seguir à categoria "autoestrada" na classificação rodoviária nacional à data de ... [data de publicação da presente diretiva de alteração no JO];***"

c) É suprimido o n.º 5,

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

"6. "Classificação de segurança", a classificação em categorias dos troços da rede rodoviária existente, de acordo com a sua segurança criada objetivamente medida;

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

e) *É inserido o seguinte número:*

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

f) *É aditado o seguinte número:*

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

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

*"5-A.A Comissão deve proporcionar orientações para a conceção de bermas da estrada não perigosas e de estradas claramente sinalizadas, onde o cumprimento da lei é praticamente inevitável, na auditoria inicial da fase de conceção, assim como sobre requisitos de qualidade respeitantes aos utentes da estrada vulneráveis. Estas orientações devem ser desenvolvidas em estreita cooperação com peritos dos Estados-Membros.";*

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

"Artigo 5.º

Avaliação global *da segurança* da rede rodoviária

1. 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. ■

2. *As avaliações globais da segurança da rede rodoviária devem avaliar a gravidade do risco de acidente e impacto, com base:*
- a) *principalmente num exame visual, realizada no local ou por meios eletrónicos, das características de conceção da estrada (segurança integrada); e*
  - b) *numa análise dos troços da rede rodoviária em serviço há mais de três anos e nos quais tenha ocorrido um número elevado de acidentes graves em relação ao fluxo de tráfego.*
3. *Os Estados-Membros asseguram que a primeira avaliação global da segurança da rede rodoviária seja efetuada, o mais tardar, em 2024. As subseqüentes 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.*

4. Ao efetuar a avaliação global *da segurança* da rede rodoviária, os Estados-Membros *podem ter em conta* os elementos *indicativos* previstos no anexo III.
5. *A Comissão deve fornecer orientações sobre a metodologia para a realização de avaliações globais sistemáticas da segurança rodoviária e sobre os índices de segurança.*
6. Com base nos resultados da avaliação referida no n.º 1, *e para efeitos de hierarquização das necessidades para a adoção de futuras medidas*, os Estados-Membros devem classificar todos os troços da rede rodoviária de acordo com *o seu nível de segurança* .";

■

- 5) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:
  - a) O título passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 6.º  
Inspeções *periódicas* de segurança rodoviária";

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

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

c) **O n.º 2 é suprimido;**

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

"3. Os Estados-Membros devem 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 *suficientemente frequentes para preservar níveis adequados de segurança e, em todo o caso, ser realizadas pelo menos de seis em seis anos.*";

6) São *inseridos os seguintes* artigos :

"Artigo 6.º-A

Seguimento dos procedimentos aplicáveis às estradas em serviço

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as conclusões das avaliações 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.
2. *Quando efetuarem inspeções específicas da segurança rodoviária, os Estados-Membros podem ter em conta os elementos indicativos estabelecidos no anexo II-A.*
3. *As inspeções específicas da segurança rodoviária devem ser efetuadas por equipas de peritos. Pelo menos um membro da equipa de peritos deve satisfazer os requisitos estabelecidos no artigo 9.º, n.º 4, alínea a).*

4. Os Estados-Membros devem assegurar que as conclusões das inspeções *específicas* da segurança rodoviária são seguidas de decisões fundamentadas para determinar se são necessárias medidas corretivas. Em especial, os Estados-Membros devem identificar troços rodoviários em que são necessárias melhorias de segurança da infraestrutura rodoviária e definir as ações consideradas prioritárias para melhorar a segurança desses troços rodoviários.
5. Os Estados-Membros devem assegurar que as medidas corretivas são *principalmente* orientadas para os troços rodoviários com baixos níveis de segurança e que oferecem a oportunidade de implementar medidas com *elevado potencial de melhoria da segurança e de redução dos custos da sinistralidade*.
6. Os Estados-Membros devem preparar e atualizar regularmente um plano de ação prioritária baseado no risco para controlar a aplicação das medidas corretivas identificadas .

## Artigo 6.º-B

### Proteção dos utentes da estrada vulneráveis

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

## Artigo 6.º-C

### Marcação horizontal e sinalização vertical

1. Os Estados-Membros devem ***prestar especial atenção, nos seus procedimentos atuais e futuros relativos à*** marcação horizontal e à sinalização vertical, ***à legibilidade e à detetabilidade para os condutores de seres humanos e os sistemas automatizados de assistência ao condutor. Esses procedimentos devem ter em conta as especificações comuns, sempre que tais especificações comuns tenham sido definidas nos termos do n.º 3.***

2. *Um grupo de peritos estabelecido pela Comissão deve, o mais tardar até junho de 2021, avaliar a oportunidade de definir especificações comuns, incluindo diferentes elementos destinados a assegurar a utilização operacional das marcações rodoviárias e dos sinais rodoviários, a fim de promover a legibilidade e a detetabilidade efetivas da marcação e sinalização rodoviária por condutores humanos e por sistemas automatizados de assistência ao condutor. Esse grupo deve ser composto por peritos designados pelo Estado-Membro. A avaliação deve incluir uma consulta à Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa.*

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

- a) *a interação entre as diferentes tecnologias e infraestruturas de assistência ao condutor;*

- b) *o efeito das condições meteorológicas e atmosféricas e do trânsito sobre a marcação horizontal e a sinalização vertical nas estradas da União;*
  - c) *o tipo e a frequência dos trabalhos de manutenção necessários para várias tecnologias, incluindo uma estimativa dos custos.*
3. *Tendo em conta a avaliação a que se refere o n.º 2, a Comissão pode adotar atos de execução para definir especificações comuns, relacionadas com os procedimentos dos Estados-Membros a que se refere o n.º 1, com vista a assegurar a utilização operacional das marcas rodoviárias e dos sinais rodoviários, no que diz respeito à legibilidade e à detetabilidade efetivas da marcação e sinalização rodoviária por condutores humanos e por sistemas automatizados de assistência ao condutor.*

*Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2.*

*Os atos de execução não prejudicam a competência do Comité Europeu de Normalização no que diz respeito às normas em matéria de marcação rodoviária e de sinalização rodoviária.*

***Artigo 6.º-D***

***Informação e transparência***

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

**Artigo .º6-E**

**Transmissão voluntária de informações**

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

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

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

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

*"1-A.No caso dos auditores de segurança rodoviária que iniciem a sua formação a partir de ... [5 anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa], os Estados-Membros devem assegurar que os programas de formação que lhes são dedicados incluam aspetos relacionados com os utentes vulneráveis da estrada e com as infraestruturas destinadas a esses utilizadores.";*

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

"Artigo 10.º

Intercâmbio das melhores práticas

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

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

11) É inserido o seguinte artigo :

"Artigo 11.º-A

Apresentação de relatórios

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

2. *A Comissão, com base numa análise dos relatórios nacionais a que se refere o n.º 1, elabora e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, pela primeira vez em 31 de outubro de 2017 e subsequentemente de cinco em cinco anos, um relatório sobre a aplicação da presente diretiva, em especial no que respeita aos elementos referidos no n.º 1, bem como sobre eventuais medidas adicionais, designadamente uma revisão da presente diretiva e possíveis adaptações ao progresso técnico.*";

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

"Artigo 12.º

*Alteração dos anexos*

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

13) É aditado o seguinte artigo :

"Artigo 12.º-A

***Exercício da delegação***

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 12.º é conferido à Comissão por um período *de cinco anos a partir de ... [data de entrada em vigor da presente diretiva de alteração]. 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 prazo.*

3. A delegação de poderes referida no artigo 12.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, *de 13 de abril de 2016*, sobre "Legislar Melhor"  \*.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 12.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

---

\* JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.";

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

"Artigo 13.º

Procedimento de comité

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

---

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

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

## Artigo 2.º

### Transposição

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva]. Do facto informam imediatamente a Comissão.

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

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

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em ...,

*Pelo Parlamento Europeu*

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

*O Presidente*

## ANEXO

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

1) O anexo I é *alterado do* seguinte *modo*:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

"ANEXO I

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

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

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

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

"ANEXO II

ELEMENTOS *INDICATIVOS* DAS AUDITORIAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA";

b) Ao ponto 1 é aditada a seguinte alínea :

"n) Disposições aplicáveis aos utentes da estrada vulneráveis:

- i) disposições aplicáveis aos peões,
- ii) disposições aplicáveis aos ciclistas, *designadamente a existência de percursos alternativos ou de separações do tráfego rodoviário de alta velocidade,*
- iii) disposições aplicáveis aos veículos a motor de duas rodas,
- iv) *densidade e localização de passagens para peões e ciclistas,*
- v) *disposições aplicáveis aos peões e ciclistas nas estradas afetadas da zona,*
- vi) *separação dos peões e ciclistas do tráfego rodoviário de alta velocidade ou existência de vias alternativas em estradas de classe inferior;"*

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 *seguinte anexo*:

"ANEXO II-A

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

1. Alinhamento da estrada e corte transversal:

a) Visibilidade e distâncias de visibilidade;

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

- c) Alinhamento auto-elucidativo (ou seja, "legibilidade" do alinhamento pelos *utentes da estrada*);
  - d) Acesso às propriedades e construções limítrofes;
  - e) Acesso dos veículos de emergência e de serviço;
  - f) Soluções para pontes e pontões;
  - g) Traçado da área adjacente à faixa de rodagem (bermas, espessura do pavimento, taludes de escavação e aterro).
2. Cruzamentos e nós de ligação:
- a) Adequação do tipo de cruzamento/nó de ligação;
  - b) Geometria do traçado do cruzamento/do nó de ligação;

- c) Visibilidade e legibilidade (perceção) dos cruzamentos;
  - d) Visibilidade no cruzamento;
  - e) Traçado das faixas auxiliares nos cruzamentos;
  - f) Controlo do tráfego no cruzamento (por exemplo, obrigação de paragem, sinalização rodoviária, etc.);
  - g) Existência de passadeiras para peões *e ciclistas*.
3. Disposições aplicáveis aos utentes da estrada vulneráveis:
- a) Disposições aplicáveis aos peões;
  - b) Disposições aplicáveis aos ciclistas;
  - c) Disposições aplicáveis aos veículos a motor de duas rodas;
  - d) Transportes públicos e infraestruturas;
  - e) Passagens de nível (*assinalando, em particular, o tipo de passagem, se é manobrada ou não, e se o seu funcionamento é manual ou automatizado*).

4. Iluminação, marcação horizontal e sinalização vertical:
- a) Sinalização vertical coerente, que não oculte a visibilidade;
  - b) Legibilidade da sinalização vertical (localização, dimensão, cor);
  - c) Postes de sinalização;
  - d) Marcação horizontal e delimitação coerentes;
  - e) Legibilidade da marcação horizontal (posição, dimensões e retrorrefletividade em condições secas e húmidas);
  - f) Contraste adequado da marcação horizontal;
  - g) Iluminação de estradas e cruzamentos;
  - h) Equipamento da área adjacente à faixa de rodagem apropriado.

5. Sinalização Vertical:
  - a) Operação;
  - b) Visibilidade.
  
6. Objetos, zonas de desobstrução (zonas de recuperação ou zonas livres) e sistemas rodoviários de contenção:
  - a) Ambiente na zona adjacente à faixa de rodagem, incluindo vegetação;
  - b) Perigos nas bermas da estrada e distância do limite da faixa de rodagem *ou da ciclovia*;
  - c) Adaptação, de fácil compreensão, dos sistemas rodoviários de contenção (terraplenos centrais e barreiras de segurança para evitar perigos para os utentes da *estrada* vulneráveis);

- d) Extremidades das barreiras de segurança;
- e) Sistemas rodoviários de contenção adequados nas pontes e *nos* pontões.
- f) Vedações (em estradas de acesso restrito).

7. Pavimento:

- a) Defeitos no pavimento;
- b) Resistência à derrapagem;
- c) Material/gravilha/pedras solto/a/as;
- d) Charcos, drenagem de água.

**8. Pontes e túneis:**

- a) *Presença e número de pontes;*
- b) *Presença e número de túneis;*
- c) *Elementos visuais que representam riscos para a segurança da infraestrutura.*

**9. Outras questões:**

- a) Disposições aplicáveis a parques de estacionamento e áreas de descanso seguros;
- b) Disposições aplicáveis a veículos pesados;
- c) Encandeamento com faróis;

- d) Obras na via;
- e) Atividades perigosas na berma;
- f) Informação adequada nos equipamentos de Sistemas de Transporte Inteligente (STI), por exemplo, painéis de mensagens variáveis);
- g) Animais domésticos e selvagens;
- h) Avisos de escola próxima (se aplicável).";

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

"ANEXO III

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

1. Generalidades:

- a) Tipo de estrada em relação ao tipo e dimensão das regiões/cidades que liga;
- b) Comprimento do troço de estrada;

- c) Tipo de zona (rural, urbana);
- d) Utilização dos solos (educativa, comercial, industrial e transformação, residencial, agricultura, baldios);
- e) Densidade dos pontos de acesso das propriedades;
- f) Presença de via de serviço (por exemplo, lojas);
- g) Presença de obras na via;
- h) Presença de parque de estacionamento.

2. Volumes de tráfego:

- a) Volumes de tráfego;
- b) Volumes observados de motociclos;
- c) Volumes observados de peões em ambos os lados, assinalando "na berma" ou "a atravessar";
- d) Volumes observados de bicicletas *em ambos os lados, assinalando "ao longo da estrada" ou "que atravessam a estrada"*;
- e) Volumes observados de veículos pesados;
- f) Fluxos estimados de peões calculados através dos atributos de uso do solo das propriedades limítrofes;
- g) Fluxo estimado de bicicletas calculado com base nos atributos do uso do solo das propriedades limítrofes.

3. Dados relativos aos acidentes:
  - a) Número, local *e causa* de vítimas mortais por grupo de utentes da estrada;
  - b) Número e local de feridos graves por grupo de utentes da estrada.
  
4. Características operacionais:
  - a) Limite de velocidade (geral, para motociclos; para camiões);
  - b) Velocidade de funcionamento (percentil 85);
  - c) Gestão da velocidade e/ou redução do tráfego;
  - d) Presença de dispositivos de STI: alertas de engarrafamento, painéis de mensagens variáveis;
  - e) Aviso de escola próxima;
  - f) Presença de supervisor de passadeira de peões em zona escolar em períodos determinados.

5. Características geométricas:
  - a) Perfil transversal-tipo (número, tipo e largura das vias, tipo de bermas adjacentes a separador central e respetivo material, pistas cicláveis, pedonais, etc.), incluindo a sua variação;
  - b) Curvatura horizontal;
  - c) Grau e alinhamento vertical;
  - d) Visibilidade e distâncias de visibilidade.
  
6. Objetos, zonas de desobstrução (zonas de recuperação ou zonas livres) e sistemas rodoviários de contenção:
  - a) Ambiente na zona adjacente à faixa de rodagem e zonas de desobstrução (zonas de recuperação ou zonas livres);
  - b) Obstáculos fixos nas bermas (por exemplo, árvores, postes de iluminação, etc.);

- c) Distância dos obstáculos às bermas;
- d) Densidade dos obstáculos;
- e) Bandas sonoras;
- f) Sistemas rodoviários de contenção.

**7. Pontes e túneis:**

- a) Presença e número de pontes, incluindo informações pertinentes sobre as mesmas;*
- b) Presença e número de túneis, inclusive informações pertinentes sobre os mesmos;*
- c) Elementos visuais que representam riscos para a segurança da infraestrutura.*

8. Cruzamentos:

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

9. Manutenção:
- a) Defeitos no pavimento;
  - b) Resistência à derrapagem do pavimento;
  - c) Estado dos terraplenos (incluindo vegetação);
  - d) Estado da sinalização, marcação e delimitação;
  - e) Estado dos sistemas rodoviários de contenção.
10. Facilidades para os utilizadores da estrada vulneráveis:
- a) Passadeiras para peões *e ciclistas* (cruzamentos de superfície e viadutos);
  - b) *Passadeiras para ciclistas (cruzamentos de superfície e viadutos);***
  - c) Divisórias para peões;

- d) Existência de passeio ou separador;
- e) Instalações para bicicletas *e seu tipo (trilhos para bicicletas, ciclovias e outro tipo de vias)*;
- f) Qualidade da passadeira para peões em termos de visibilidade e sinalização da instalação;
- g) Instalação de passadeiras para peões *e ciclistas* em via de acesso a estrada secundária de ligação ao nó;
- h) *Existência de vias alternativas para peões e ciclistas no caso de não haver estruturas separadas.***

**11. *Sistemas de segurança pré/pós-colisão para ferimentos resultantes acidentes de trânsito e elementos de atenuação da gravidade dos ferimentos:***

- a) *Centros operacionais da rede e outras estruturas de patrulhamento;***
- b) *Mecanismos para comunicar as condições de circulação aos utentes da estrada de forma a evitar acidentes ou incidentes;***

- c) Sistemas de deteção automática de problemas: sensores e câmaras;*
- d) Sistemas de gestão de problemas;*
- e) Sistemas para comunicação com os serviços de emergência.";*

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

**a) O ponto 1 passa a ter a seguinte redação:**

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

**b) O ponto 5 passa a ter a seguinte redação:**

**"5. Gravidade do acidente."**