



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 18 de maio de 2018  
(OR. en)

---

---

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

---

---

**9040/18  
ADD 4**

**TRANS 208  
IA 136**

#### **NOTA DE ENVIO**

---

|                  |   |
|------------------|---|
| de:              | Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor   |
| data de receção: | 17 de maio de 2018  |
| para:            | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia  |
| n.º doc. Com.:   | SWD(2018) 176 final   |
| Assunto:         | DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO<br>RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento<br>Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a<br>Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura<br>rodoviária |

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2018) 176 final.

Anexo: SWD(2018) 176 final



Bruxelas, 17.5.2018  
SWD(2018) 176 final

**DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO**

**RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

*que acompanha o documento*

**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) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

| <b>Ficha de síntese</b>  |
|--|
| Avaliação de impacto relativa à revisão da Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária e da Diretiva 2004/54/CE relativa aos requisitos mínimos de segurança para os túneis da Rede Rodoviária Transeuropeia   |
| <b>A. Necessidade de agir</b>  |
| <b>Qual o problema e porque tem dimensão europeia?</b>   |
| Apesar da prossecução das ações a nível da UE, nacional e local, a redução das vítimas mortais em acidentes rodoviários na UE estagnou nos últimos anos e parece pouco provável que o objetivo estratégico da UE de redução para metade do número de vítimas mortais na estrada até 2020, relativamente aos níveis de 2010, venha a ser alcançada. É necessária uma ação reforçada em todo o domínio, incluindo na infraestrutura rodoviária, que continua a ser uma importante causa de choques e um fator determinante de consequências graves em cerca de 30 % dos acidentes. A avaliação de impacto e as consultas identificaram dois problemas principais: Uma grande parte das viagens na rede RTE-T na região oriental e numa parte da Europa ocidental é efetuada em estradas com um baixo nível de desempenho em matéria de segurança; quanto à segurança integrada das estradas fora da rede RTE-T, ela é reduzida. Existem grandes diferenças entre a parte oriental e a parte ocidental da UE no que respeita ao desempenho global de segurança nas estradas dos Estados-Membros.  |
| <b>Resultados esperados</b>  |
| Como objetivo geral, a iniciativa visa reduzir o número de vítimas mortais e feridos graves nas redes rodoviárias da UE através da melhoria do desempenho de segurança da infraestrutura rodoviária. Os quatro objetivos específicos são os seguintes: 1) Fomentar a harmonização e a partilha de conhecimentos entre os Estados-Membros sobre os procedimentos e os requisitos; 2) Proteger os utentes da estrada vulneráveis; 3) Melhorar a utilização de novas tecnologias; e 4) Melhorar o seguimento das conclusões em matéria de procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária.  |
| <b>Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?</b>  |
| Em geral, as externalidades negativas dos transportes rodoviários, incluindo as vítimas mortais e os feridos graves, o congestionamento e a poluição, são problemas transfronteiriços que não podem ser resolvidos apenas através de medidas nacionais ou locais. Os principais benefícios da ação da UE no âmbito desta iniciativa residem na convergência para níveis mais elevados de segurança da infraestrutura em toda a UE. Viajar na estrada em toda a UE tornar-se-á mais seguro, podendo os países com piores desempenhos beneficiar da experiência dos países mais avançados. O estabelecimento de requisitos de desempenho geral a nível da UE, por exemplo, em matéria de marcação horizontal e sinalização vertical, irá facilitar e acelerar a implantação de novos elementos de segurança que dependem de características da infraestrutura rodoviária, tais como o aviso de afastamento da faixa de rodagem. Quanto aos utentes da estrada vulneráveis, a ação a nível da UE assegurará que os programas de avaliação da rede rodoviária avaliam separadamente a sua segurança, a fim de que ela melhore em toda a rede rodoviária principal na UE. |
| <b>B. Soluções</b>   |
| <b>Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?</b>   |
| As opções aplicáveis à rede RTE-T (opções 1-3) e as aplicáveis à parte fora da rede RTE-T (opções A-C) foram avaliadas separadamente.<br>Opções estratégicas na rede RTE-T<br>- <b>Opção 1</b> consiste em medidas «suaves» para promover a partilha de conhecimentos, combinada com medidas legislativas para melhorar a transparência dos procedimentos e introduzir requisitos de concentração na avaliação da segurança dos utentes da estrada vulneráveis e de facilitação da implementação de novas tecnologias. Cria igualmente uma melhor interface entre a Diretiva Segurança Rodoviária e a Diretiva Túneis.<br>— <b>Opção 2</b> é a continuação da Opção 1 e acrescenta o seguimento obrigatório das inspeções através de planos de determinação de prioridades com base no risco, inspeções de segurança à escala da rede e requisitos de desempenho geral aplicáveis à marcação horizontal e à sinalização vertical.<br>— <b>Opção 3</b> é a continuação da Opção 2 e acrescenta a consecução de um nível mínimo de segurança nas estradas da RTE-T, em combinação com a definição de requisitos mínimos de desempenho adicionais para o                |

|  |
|--|
| <p>mobiliário rodoviário (barreiras de proteção adaptadas aos motociclistas).<br/> Opções estratégicas sobre a rede fora da RTE-T<br/> — <b>Opção A</b> torna qualquer projeto rodoviário que faça parte da rede viária nacional, com financiamento total ou parcial de fundos da UE, sujeito aos procedimentos previstos na Diretiva Segurança Rodoviária.<br/> — <b>Opção B</b> torna os procedimentos da atual Diretiva Segurança Rodoviária obrigatórios para as estradas nacionais/principais fora da RTE-T.<br/> — <b>Opção C</b> é a continuação da Opção B e estende as medidas da Opção 2 às estradas nacionais/principais fora da RTE-T.<br/> As opções preferidas são, respetivamente, a <b>Opção 2</b> e a <b>Opção C</b>. Estas duas opções podem ser combinadas.</p>   |
| <p><b>Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?</b></p> <p>A adoção de medidas destinadas a melhorar a transparência e o seguimento, bem como a responder melhor às necessidades dos utentes da estrada vulneráveis recebe um grande apoio. Também há abertura à ideia de inspeções à escala da rede, no entanto, alguns Estados-Membros exprimem preocupações quanto à exigência de um nível mínimo de segurança para a RTE-T, especialmente em termos de custos e da metodologia a utilizar. A extensão do âmbito além da RTE-T provou ser a proposta mais controversa, com as ONG e as empresas a dar preferência a uma extensão e as autoridades dos Estados-Membros a preferir manter a aplicação limitada à RTE-T.</p>   |
| <p><b>C. Impactos da opção preferida</b></p>   |
| <p><b>Quais são os benefícios da opção preferida ( se existir uma; caso contrário, das principais opções)?</b></p> <p>A combinação das opções 2 e C deverá ter os impactos seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacto positivo em termos de redução das vítimas mortais em acidentes rodoviários com uma estimativa de 3 200 vidas poupadas e uma redução estimada de 20 700 feridos graves em 2020-2030, em comparação com o cenário de base (14 650 vidas poupadas e 97 502 feridos graves evitados em 2020-2050).</li> <li>- O seguimento adequado dos procedimentos de gestão da segurança da infraestrutura rodoviária em geral e as inspeções à escala da rede, em particular, resultarão em numerosas intervenções de pequena escala na rede rodoviária abrangida. Essas atividades são habitualmente realizadas por PME, que são, por conseguinte, suscetíveis de beneficiar da iniciativa.</li> </ul> <p>— As medidas podem ter igualmente pequenos impactos ambientais positivos. Um menor número de acidentes rodoviários poderia marginalmente melhorar a fluidez global do tráfego. Tal pode reduzir os congestionamentos e, assim, o consumo de energia e as emissões para a atmosfera. No entanto, estes impactos deverão ser muito limitados e, por conseguinte, não são quantificados.</p> |
| <p><b>Quais são os custos da opção preferida (se existir uma, caso contrário, das principais opções)?</b></p> <p>Cerca de 9 444 milhões de euros, como resultado da aplicação dos procedimentos pertinentes e para efetuar as necessárias atualizações na rede rodoviária.</p>   |
| <p><b>Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?</b></p> <p>As PME são suscetíveis de beneficiar desta iniciativa (ver <i>supra</i>). Devido à natureza relativamente localizada das atividades, não são de esperar impactos na competitividade das empresas da UE.</p>   |
| <p><b>Haverá um impacto significativo nos orçamentos e administrações públicas nacionais?</b></p> <p>Sim, o custo da iniciativa será suportado pelos orçamentos e administrações públicas nacionais. No entanto, os custos serão mais do que compensados pelos benefícios sociais da iniciativa.</p>   |
| <p><b>Haverá outras incidências significativas?</b></p> <p>Nenhuma.</p>  |
| <p><b>Proporcionalidade?</b></p> <p>A opção preferida não excede o que é necessário para resolver o problema original e cumprir os objetivos da iniciativa. O alargamento do âmbito de aplicação além dos objetivos da RTE-T é proporcionado, uma vez que visa 15 % da rede rodoviária em comprimento, o que corresponde a cerca de 39 % das vítimas mortais em acidentes rodoviários na UE. A fim de assegurar a proporcionalidade, os Estados-Membros serão envolvidos na definição exata da rede rodoviária em causa.</p>   |
| <p><b>D. Seguimento</b></p>  |

**Quando será reexaminada a legislação proposta?**

Assim que o novo quadro legislativo se tiver tornado aplicável na sua totalidade, os serviços da Comissão irão proceder a uma avaliação para verificar se os objetivos foram alcançados. Esta avaliação, baseada na classificação de segurança das estradas abrangida pelos procedimentos, indicador fundamental de progresso definido na avaliação de impacto, destina-se a determinar se as novas medidas resultaram numa melhoria da situação.