

fissional necessários para os efeitos previstos na alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º e no artigo 7.º, a formação relevante em segurança rodoviária e análise de acidentes pode ser adquirida pela participação noutras iniciativas formativas reconhecidas pela entidade certificadora com a mesma duração mínima.

3 — As iniciativas formativas referidas no número anterior são reconhecidas pela entidade certificadora nos termos do n.º 2 do artigo 10.º

Artigo 22.º

Balcão único e registos informáticos

1 — Todas as comunicações e notificações necessárias à emissão de títulos profissionais de auditor de segurança rodoviária e à certificação das respetivas entidades formadoras, bem como o envio de comunicações, de documentos, de requerimentos ou de informações, são realizadas por via eletrónica, através do balcão único eletrónico dos serviços, a que se referem os artigos 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho.

2 — Quando, por motivos de indisponibilidade das plataformas eletrónicas, não for possível o cumprimento do disposto no número anterior, a transmissão da informação em causa pode ser efetuada por outros meios previstos no Código do Procedimento Administrativo.

Artigo 23.º

Validade nacional

Nos termos do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, o título profissional previsto na presente lei e a certificação de entidades formadoras têm validade nacional independentemente de terem sido decididos por entidade certificadora da administração central ou das regiões autónomas.

Artigo 24.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no prazo de 60 dias após a sua publicação.

Aprovada em 12 de junho de 2014.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Promulgada em 10 de julho de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 11 de julho de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

Resolução da Assembleia da República n.º 75/2014

Prorrogação do prazo de funcionamento da Comissão Parlamentar de Inquérito aos Programas Relativos à Aquisição de Equipamentos Militares (EH-101, P-3 Orion, C-295, torpedos, F-16, submarinos, Pandur II).

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição e ao abrigo do disposto no artigo 11.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, aprovado pela Lei n.º 5/93, de 1 de março, alterada

pelas Leis n.ºs 126/97, de 10 de dezembro, e 15/2007, de 3 de abril, prorrogar o prazo de funcionamento da Comissão Parlamentar de Inquérito aos Programas Relativos à Aquisição de Equipamentos Militares (EH-101, P-3 Orion, C-295, torpedos, F-16, submarinos, Pandur II) por um período adicional de 15 dias.

Aprovada em 25 de julho de 2014.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Decreto-Lei n.º 122/2014

de 11 de agosto

O Decreto-Lei n.º 138/2010, de 28 de dezembro, que transpôs parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária, estabeleceu, entre outros, o regime jurídico para a definição e aplicação de procedimentos relativamente às auditorias de segurança rodoviária (ASR).

A complexidade da interação das variáveis que concorrem para a sinistralidade rodoviária e para a sua evolução no tempo dificultam a análise das contribuições individuais para o fenómeno. Porém, a associação de algumas variáveis envolvidas nesta problemática, como é o caso da conjugação de fatores humanos e do ambiente rodoviário, foi já quantificada em estudos científicos, o que permite aos técnicos fundamentar racionalmente decisões de intervenção, de elevada eficácia e economia de recursos.

A Diretiva n.º 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, veio ao encontro deste objetivo, definindo os contornos, os procedimentos e a obrigatoriedade de se realizarem, entre outras, auditorias no domínio da segurança rodoviária na rede transeuropeia.

A intervenção em segurança rodoviária deve envolver, de forma integrada, os elementos do sistema de tráfego rodoviário — utente, infraestrutura e veículo — e abranger as várias fases do acidente — pré-colisão, colisão e pós-colisão, bem como o respetivo quadro legal.

Uma intervenção direta sobre os comportamentos dos utentes é dificultada pela complexidade do fator humano, pela dilação temporal da resposta a essa atuação e pela continuidade requerida na ação. Contudo, a experiência tem demonstrado que a intervenção física sobre a infraestrutura permite obter, no curto e médio prazo, importantes reduções no número e na gravidade dos sinistros provocados pelo tráfego rodoviário. Através da infraestrutura é possível condicionar e induzir alguns comportamentos.

As ASR fazem parte do conjunto de instrumentos de intervenção sobre a infraestrutura rodoviária. O seu objetivo principal consiste em mitigar o risco e as consequências dos acidentes nas infraestruturas rodoviárias ainda na fase de projeto, quer este se destine à construção de novas estradas, quer à melhoria das estradas existentes e das suas zonas limítrofes.

As ASR são uma atividade técnica, realizada em fases de projeto específicas, prevista no Decreto-Lei n.º 138/2010, de 28 de dezembro, e no Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de agosto (Plano Rodoviário).

viário Nacional), e contemplada na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015. Importa, em todo o caso, salientar que esta atividade não colide nem retira competências ou responsabilidades aos atuais intervenientes no planeamento e projeto de estradas. As ASR não substituem a necessidade de um projeto e de uma revisão de projeto bem executados, nem tão pouco as decisões técnicas competentes, no que ao dono da obra diz respeito.

A experiência internacional nesta matéria tem demonstrado a eficiência das ASR na satisfação do seu objetivo principal, desde que cumpridos alguns requisitos relativos à integração nos procedimentos de execução do projeto, ao perfil e à formação dos auditores.

Acresce que a prática internacional tem reconhecido que os valores do tempo e os custos financeiros associados à realização das ASR, quanto a impactes gerados na fase de projeto, são compensados face aos benefícios daí resultantes, ao longo da vida útil da obra.

Internacionalmente, é consensual o conjunto de requisitos básicos que um auditor deve possuir para o exercício destas auditorias: sólidos conhecimentos relativos à segurança e ao comportamento dos utentes rodoviários, experiência ao nível do projeto rodoviário, apetência para a atualização de conhecimentos, e conhecimento do processo formal das ASR, dos seus intervenientes e das respetivas ligações funcionais.

A Lei n.º 49/2014, de 11 de agosto consagrou os moldes em que se processa a atribuição do título profissional de auditor de segurança rodoviária, e simultaneamente implementou a Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno, transposta para o ordenamento jurídico interno pelo Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, no que se refere à atividade de formação profissional destes auditores em território nacional, dentro dos moldes já estabelecidos pelo regime-quadro de certificação de entidades formadoras.

O presente decreto-lei destina-se, assim, a enquadrar as ASR enquanto instrumento técnico, a definir o seu âmbito de aplicação e a estabelecer a forma como deve ser promovido pelas entidades gestoras de estradas. São definidas obrigações e responsabilidades dos donos da obra e de entidades gestoras das vias que integram a rede rodoviária transeuropeia, dos projetistas, dos auditores de segurança rodoviária e da respetiva entidade certificadora.

A aplicação deste instrumento formal incide sobre a rede rodoviária nacional que integra a rede rodoviária transeuropeia, sendo desejável que, oportunamente, se generalize à restante rede rodoviária nacional.

O atual estágio de desenvolvimento do País em matéria de prevenção e segurança rodoviárias e a evolução previsivelmente induzida com o presente decreto-lei, recomendam que o mesmo deva ser entendido como documento de referência, evolutivo e suscetível de revisão no prazo máximo de cinco anos.

Assim:

Ao abrigo do disposto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 138/2010, de 28 de dezembro, e nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece o regime jurídico aplicável à realização das auditorias de segurança rodoviária (ASR), no que respeita às regras de exercício da atividade, ao respetivo quadro fiscalizador e sancionatório e às atribuições

da entidade certificadora, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 138/2010, de 28 de dezembro, que transpôs para o ordenamento jurídico interno a Diretiva n.º 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente decreto-lei aplica-se às estradas do território nacional que integrem a rede rodoviária transeuropeia, podendo também ser aplicado a outras infraestruturas rodoviárias integrantes do Plano Rodoviário Nacional, por decisão da entidade certificadora com base em fundamentos técnicos com influência na segurança rodoviária.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, considera-se:

a) «Ampliação», o processo que visa ampliar a capacidade de utilização de uma obra existente, com exceção da capacidade estrutural;

b) «Auditor de segurança rodoviária», a pessoa singular detentora de título profissional válido emitido nos termos da Lei n.º 49/2014, de 11 de agosto, a quem compete avaliar os estudos e projetos na ótica da segurança rodoviária;

c) «Auditor coordenador», o auditor que escolhe a equipa auditora, promove o seu funcionamento e é o elemento de ligação entre esta e terceiros, nomeadamente com o dono da obra, o Projetista e os consultores;

d) «Auditorias de Segurança Rodoviária» ou «ASR», conjunto de procedimentos pormenorizados, sistemáticos e independentes, realizados nos termos do presente decreto-lei, destinados a incorporar de modo explícito e formal os conhecimentos e informações relativos à segurança rodoviária, no planeamento e projeto de estradas, com as finalidades de mitigar o risco de acidentes e de reduzir as respetivas consequências;

e) «Dono da obra», a entidade que manda elaborar e ou executar um projeto de infraestrutura rodoviária que se encontre sujeito ao regime do presente decreto-lei;

f) «Estudo prévio», o documento elaborado pelo Projetista, depois da aprovação do programa base, visando a opção pela solução que melhor se ajuste ao programa, essencialmente no que respeita à conceção geral da obra;

g) «Programa base», o documento elaborado pelo Projetista a partir do programa preliminar resultando da particularização deste, visando a verificação da viabilidade da obra e do estudo de soluções alternativas, o qual, depois de aprovado pelo Dono da Obra, serve de base ao desenvolvimento das fases ulteriores do projeto;

h) «Programa preliminar», o documento fornecido pelo Dono da Obra ao Projetista para definição dos objetivos, características orgânicas e funcionais e condicionamentos financeiros da obra, bem como dos respetivos custos e prazos de execução a observar;

i) «Projetista», a entidade singular ou coletiva que assume a responsabilidade pela elaboração de projeto ou programa;

j) «Projeto de beneficiação», o projeto de que resultem alterações de características geométricas da infraestrutura rodoviária ou a introdução de novas ligações;

k) «Projeto de execução», o documento elaborado pelo projetista a partir do estudo prévio ou do anteprojeto apro-

vado pelo dono da obra, destinado a facultar os elementos necessários à definição rigorosa dos trabalhos a executar;

l) «Projeto de engenharia de segurança e tráfego rodoviários», o documento desenvolvido a partir de estudos de alteração da infraestrutura ou das condições de circulação do tráfego destinados a diminuir a frequência ou a gravidade dos acidentes e que visa facultar os elementos necessários à boa execução dos trabalhos;

m) «Reabilitação», o processo que visa repor ou melhorar as condições de funcionamento de uma obra existente, sem aumento da capacidade de utilização original;

n) «Rede rodoviária transeuropeia», a rede rodoviária identificada na secção 2 do anexo I da Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 1996, sobre as orientações europeias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, com as alterações introduzidas pela Decisão n.º 884/2004/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, tal como se encontra especificado no anexo ao Decreto-Lei n.º 138/2010, de 28 de dezembro;

o) «Estrada», via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público.

Artigo 4.º

Obrigatoriedade e incidência das auditorias de segurança rodoviária

1 — A realização de ASR é obrigatória para os projetos de intervenções rodoviárias nas vias que integram a rede rodoviária transeuropeia independentemente do montante do investimento, nomeadamente nos seguintes casos:

- a) Projetos de novos traçados;
- b) Projetos de melhoria de estradas existentes, nomeadamente de beneficiação, ampliação ou reabilitação;
- c) Projetos de alteração de intersecções de nível (cruzamentos, entroncamentos e rotundas) ou desniveladas (nós de ligação);
- d) Projetos de engenharia de segurança e tráfego rodoviário.

2 — É também obrigatória a realização de ASR à componente rodoviária dos projetos de novos empreendimentos e dos de ampliação de empreendimentos existentes que, envolvendo as vias referidas no número anterior, tenham acentuado impacto nas condições de funcionamento daquelas, nomeadamente:

- a) Empreendimentos imobiliários, comerciais, industriais e lúdicos, tais como urbanizações residenciais e turísticas, estabelecimentos comerciais e conjuntos comerciais, unidades industriais isoladas e zonas industriais, parques empresariais, temáticos e outros; e
- b) Equipamentos de carácter nacional ou regional, nomeadamente aeroportos, portos marítimos e fluviais, equipamentos desportivos, parques de estacionamento e interfaces, de que resulte geração de tráfego rodoviário ou pedonal, nas vias adjacentes.

3 — Nos casos referidos no número anterior as ASR devem, também, incidir sobre o impacto dos referidos projetos na segurança das infraestruturas referidas no n.º 1.

4 — A entidade certificadora pode determinar a realização de ASR com carácter excecional, aos projetos de intervenções rodoviárias referidos no presente artigo, relativos a vias integradas no Plano Rodoviário Nacional que não integrem a rede rodoviária transeuropeia.

5 — Nos casos previstos no número anterior, a entidade certificadora deve comunicar, por escrito, os termos da sua decisão à respetiva entidade gestora da infraestrutura rodoviária, nomeadamente os fundamentos técnicos que justificam essa decisão e os termos em que a ASR se deve realizar.

Artigo 5.º

Fases de projeto objeto de auditorias de segurança rodoviária

1 — As ASR desenvolvem-se em diferentes fases, que acompanham o desenvolvimento do projeto e a sua execução em obra:

- a) As ASR de fase 1 incidem sobre o programa base (estudo de viabilidade);
- b) As ASR de fase 2 incidem sobre o estudo prévio;
- c) As ASR de fase 3 incidem sobre o projeto de execução;
- d) As ASR de fase 4 incidem sobre o projeto executado em obra, após a conclusão dos trabalhos e imediatamente antes da abertura ao tráfego, entendendo-se como tal o período decorrente entre o momento em que é solicitado pelo dono da obra o primeiro auto de vistoria de verificação do projeto em obra e a data prevista para a abertura ao tráfego.

2 — O âmbito de cada fase de projeto de uma intervenção rodoviária é o definido na Portaria n.º 701-H/2008, de 29 de julho, que aprova o conteúdo obrigatório do programa e do projeto de execução, bem como os procedimentos e normas a adotar na elaboração e faseamento de projetos de obras públicas, designados «Instruções para a elaboração de projetos de obras», e a classificação de obras por categorias.

Artigo 6.º

Projetos auditados nas fases 1, 2, 3 e 4

São auditados nas fases 1, 2, 3 e 4, caso haja lugar às mesmas, todos os projetos de obras de construção nova, reabilitação ou beneficiação:

- a) De estradas constantes da rede rodoviária transeuropeia, classificadas como itinerários principais ou complementares;
- b) Da componente rodoviária de novos projetos de empreendimentos imobiliários, comerciais, industriais, lúdicos e outros e, ainda, dos equipamentos de carácter nacional ou regional, ou da sua ampliação, de que resulte, para a rede rodoviária transeuropeia no entender da entidade que aprova o projeto, relevante geração de tráfego rodoviário ou pedonal;
- c) No caso dos projetos previstos na anterior alínea, é responsável pela realização da ASR o promotor do empreendimento ou do equipamento, o qual, para os efeitos de licenciamento junto da entidade gestora da via interferida, deve juntar a ASR ao projeto.

Artigo 7.º

Projetos auditados nas fases 2, 3 e 4

São auditados nas fases 2, 3 e 4, caso haja lugar às mesmas, todos os projetos de obras de construção nova, de reabilitação ou de beneficiação:

- a) De estradas constantes da rede rodoviária transeuropeia, classificadas como Estradas Nacionais;

b) Da componente rodoviária de novos projetos de empreendimentos imobiliários, comerciais, industriais, lúdicos e outros e, ainda, dos equipamentos de carácter nacional ou regional, ou da sua ampliação, de que resulte, para a rede rodoviária transeuropeia no entender da entidade que aprova o projeto, relevante geração de tráfego rodoviário ou pedonal;

c) No caso dos projetos previstos na anterior alínea, é responsável pela realização da ASR o promotor do empreendimento ou do equipamento, o qual, para os efeitos de licenciamento junto da entidade gestora da via interferida, deve juntar a ASR ao projeto.

Artigo 8.º

Projetos auditados nas fases 3 e 4

São auditados nas fases 3 e 4, caso haja lugar às mesmas, todos os projetos de gestão temporária de tráfego nas imediações de obras de grandes empreendimentos, com interferência na rede rodoviária transeuropeia.

Artigo 9.º

Escolha dos auditores

1 — A ASR de um projeto é realizada por uma equipa auditora, podendo ser, excecionalmente, realizada por um auditor único, desde que justificado pelo dono da obra e aceite pela entidade certificadora.

2 — As disposições do presente decreto-lei relativas à equipa auditora e ao auditor coordenador aplicam-se, com as devidas adaptações, ao auditor único.

3 — A ASR de um projeto pode ser contratada pelo dono da obra a um auditor coordenador ou a uma pessoa singular ou coletiva desde que esta identifique um auditor coordenador.

4 — Não pode ser atribuída a prestação de um serviço de uma ASR a um auditor coordenador que, no momento da atribuição, não detenha título profissional de auditor emitido nos termos da Lei n.º 49/2014, de 11 de agosto.

Artigo 10.º

Composição da equipa

1 — A equipa auditora é constituída pelo auditor coordenador e pelos restantes auditores.

2 — Compete ao auditor coordenador estabelecer a constituição da equipa encarregada do trabalho a realizar e apresentá-la ao dono da obra.

3 — A equipa auditora deve ser composta apenas por quem detenha título profissional de auditor emitido nos termos da Lei n.º 49/2014, de 11 de agosto, cabendo ao auditor coordenador fazer essa verificação.

Artigo 11.º

Impedimentos

Para efeitos do projeto de infraestruturas sujeito a auditoria, a equipa auditora não pode ter entre os seus elementos um auditor que tenha tido qualquer intervenção, a qualquer título, no projeto, na obra ou nos procedimentos relativos àqueles.

Artigo 12.º

Responsabilidade dos auditores

Os membros da equipa auditora são solidariamente responsáveis pela elaboração, pelas recomendações e pelo resultado das ASR.

Artigo 13.º

Consultores

1 — A equipa auditora pode recorrer à colaboração de consultores externos.

2 — A equipa auditora é responsável pelo uso dos pareceres dos consultores.

Artigo 14.º

Fornecimento de elementos para a realização de auditorias de segurança rodoviária

Com o início da realização da auditoria o dono da obra deve disponibilizar à equipa auditora os seguintes elementos:

a) Os relatórios de ASR de fases anteriores do projeto, caso sejam obrigatórias nos termos do presente decreto-lei;

b) As peças escritas e desenhadas que constituem o projeto;

c) A lista dos locais onde não sejam estritamente respeitadas as regras de projeto e a respetiva fundamentação.

Artigo 15.º

Reunião inicial

1 — A execução das ASR tem início com uma reunião em que participam o dono da obra, o projetista e a equipa auditora, da qual será lavrada ata.

2 — A ordem de trabalhos da reunião inicial deve conter, pelo menos, os seguintes pontos obrigatórios:

a) Fornecimento ao auditor coordenador de informação adicional sobre o projeto;

b) Esclarecimento pelo auditor coordenador dos objetivos, métodos e procedimentos da ASR.

3 — O projetista efetua uma descrição geral da intervenção rodoviária e das suas ligações à rede existente e enumera as condicionantes do projeto, as restrições verificadas e as situações que justificaram o não cumprimento das regras de projeto.

4 — O auditor coordenador pode solicitar elementos adicionais pertinentes, relativos ao local de implantação ou às zonas da rede existente com ela confinantes, designadamente plantas da zona, informação sobre a sinistralidade e volumes de tráfego, existentes em serviços e organismos oficiais.

Artigo 16.º

Trabalhos incluídos nas auditorias de segurança rodoviária

1 — As ASR compreendem a realização dos seguintes trabalhos:

a) Análise técnica dos documentos de projeto;

b) Visitas ao local da intervenção rodoviária e à sua zona envolvente;

c) Elaboração do relatório previsto nos artigos 17.º e 18.º

2 — Durante o período de execução, o auditor coordenador, sempre que necessário, solicita, por escrito, ao dono da obra, os esclarecimentos que entenda por adequados.

3 — O dono da obra deve prestar, no prazo máximo de 10 dias úteis, por escrito, ao auditor coordenador todos os esclarecimentos solicitados por este.

Artigo 17.º

Relatório

1 — A equipa auditora elabora um relatório com as conclusões e recomendações da ASR.

2 — O relatório referido no número anterior deve ser conciso e incidir unicamente nas questões relacionadas direta ou indiretamente com a segurança rodoviária.

3 — Através de peças desenhadas, o relatório deve identificar, de forma clara e objetiva, a localização dos problemas de segurança.

4 — O relatório deve indicar as situações de incumprimento de normas de elaboração de projetos quando decorram de tal inobservância problemas de segurança da via, não competindo à equipa auditora a verificação da adequada aplicação das normas de elaboração de projetos em quaisquer outros casos.

Artigo 18.º

Estrutura do relatório

1 — O formato específico do relatório varia de acordo com o tipo de empreendimento e a fase de ASR.

2 — A estrutura do relatório deve conter, obrigatoriamente:

a) Informação sobre o projeto que inclui a designação do projeto a auditar, a apresentação sucinta da intervenção rodoviária, pela equipa auditora, bem como a fase do projeto a auditar;

b) Informação de base utilizada;

c) Conclusões e recomendações, sendo que devem estar identificados:

i) Potenciais problemas de segurança encontrados;

ii) Recomendações gerais a seguir na definição das soluções para a respetiva mitigação, sempre que possível;

d) A declaração final atestando que a ASR está concluída, elaborada de acordo com o modelo de termo de fecho, constante do anexo ao presente decreto-lei do qual faz parte integrante.

3 — Caso a equipa auditora tenha obtido a colaboração de consultores o relatório deve ainda incluir:

a) Identificação dos consultores;

b) Indicação da matéria sobre a qual cada um dos consultores se pronunciou;

c) Fundamentação da adoção ou a não adoção das posições constantes dos pareceres dos consultores;

d) Pareceres dos consultores.

Artigo 19.º

Informação de base

1 — A informação de base, a que alude a alínea *b)* do n.º 2 do artigo anterior, é a seguinte:

a) Constituição da equipa auditora;

b) Identificação dos consultores cuja colaboração estava inicialmente prevista ou teve lugar;

c) Lista da informação disponibilizada ao auditor coordenador;

d) Lista de controlo adotada, se aplicável;

e) Descrição geral dos trabalhos realizados na execução da ASR, incluindo informação sobre as visitas efetuadas ao local, com indicação das datas, horas do dia, condições de luminosidade, condições de tráfego, etc.

2 — A informação relevante disponibilizada ao auditor coordenador é enumerada e arquivada em processo próprio.

Artigo 20.º

Conclusões e recomendações

1 — Os problemas identificados devem ser referenciados de modo a permitir a sua fácil enumeração e apresentados sequencialmente de acordo com um esquema que facilite a análise do relatório.

2 — Para cada um dos problemas identificados que possam afetar a segurança rodoviária, são apresentadas as razões do problema, são indicados os tipos de acidente previsivelmente mais esperados e, sempre que possível, são formuladas recomendações para a eliminação ou mitigação dos problemas detetados.

3 — As recomendações indicam, sucinta e genericamente, as linhas mestras da solução, não devendo corresponder a uma proposta concreta de intervenção.

4 — Os problemas identificados pela equipa auditora devem cingir-se aos aspetos que são objeto da fase de projeto sujeita a ASR.

5 — Sempre que seja detetado um problema que possa ter uma influência significativa e importante na segurança rodoviária, este deve ser assinalado como «GRAVE».

6 — Nas ASR de fase 4, sempre que seja detetado um problema potencialmente tão grave que possa ter consequências muito significativas ao nível da segurança rodoviária, exigindo intervenção urgente, o mesmo é assinalado como «URGENTE».

7 — A identificação dos problemas deve ser acompanhada, sempre que possível, de esboços exemplificativos ou de registos fotográficos.

Artigo 21.º

Reunião de finalização

1 — A execução da ASR é concluída com a realização de uma reunião de finalização, envolvendo os intervenientes na reunião inicial, devendo ser lavrada ata desta reunião assinada pelos respetivos participantes.

2 — Nesta reunião, a equipa auditora deve:

a) Entregar o relatório;

b) Apresentar os problemas mais relevantes que identificou;

c) Esclarecer as eventuais dúvidas e clarificar as recomendações efetuadas.

Artigo 22.º

Alteração do projeto

1 — O dono da obra e o projetista analisam as recomendações do relatório entregue pela equipa auditora nos termos do artigo anterior e desenvolvem, para cada problema identificado, as soluções que permitam a respetiva correção ou a mitigação das suas consequências.

2 — A correção ou mitigação das consequências de cada problema identificado no relatório referido no número anterior pode ser desenvolvida com base nas recomendações da equipa auditora, ou seguindo outras soluções definidas pelo projetista.

3 — O projeto alterado é submetido ao dono da obra, incluindo:

a) Uma proposta de soluções para os problemas identificados;

b) Fundamentação da não alteração de elementos de projeto associados a problemas identificados;

c) Identificação das eventuais divergências com a equipa auditora e respetiva fundamentação.

4 — São elaborados pareceres de exceção, da responsabilidade do dono da obra, descrevendo as razões, nomeadamente físicas, económicas ou sociais que fundamentam a rejeição de recomendações e o não reconhecimento dos problemas de segurança identificados pela equipa auditora.

Artigo 23.º

Projeto alterado

1 — A autoria do projeto alterado é sempre do projetista.

2 — O projeto alterado em conformidade com o artigo anterior é validado pelo dono da obra e submetido à equipa auditora.

3 — O projeto alterado deve conter, nas diferentes peças de projeto, a indicação de todas as alterações efetuadas e deve ser acompanhado dos pareceres referidos no n.º 4 do artigo 22.º

Artigo 24.º

Relatório complementar

1 — O projeto alterado é remetido ao auditor coordenador que, em conjunto com a equipa auditora e após analisadas as medidas propostas naquele, elabora um relatório complementar.

2 — Podem ser elaborados pareceres de exceção pelo dono da obra aos problemas referidos no relatório complementar da equipa auditora.

3 — Os pareceres de exceção referidos no número anterior devem ser remetidos para conhecimento do auditor coordenador.

Artigo 25.º

Entidade que aprova o projeto

Nos casos em que o projeto está sujeito a aprovação de entidade diferente do dono da obra, aquela entidade pode participar em todos os procedimentos previstos nos artigos 14.º a 26.º em termos semelhantes ao dono da obra.

Artigo 26.º

Conclusão das auditorias de segurança rodoviária

1 — O relatório da ASR, os pareceres de exceção, o projeto alterado e o relatório complementar da equipa auditora devem ser analisados e visados pelo dono da obra, concluindo-se assim esta fase da ASR.

2 — A aposição do visto previsto no número anterior corresponde à verificação dos requisitos legais das ASR.

3 — É nulo o visto apostado sem que esteja verificado o cumprimento de todas as exigências legais das ASR.

Artigo 27.º

Identificação

Para efeitos de aplicação do presente decreto-lei, a entidade certificadora é o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.).

Artigo 28.º

Atribuições

1 — A entidade certificadora garante a aplicação e fiscalização do presente decreto-lei.

2 — No âmbito das suas atribuições a entidade certificadora deve assegurar a instauração, instrução e decisão dos processos de contraordenação, nos termos dos artigos 30.º e seguintes.

3 — Todas as entidades públicas e privadas devem prestar à entidade certificadora a colaboração necessária ao desempenho das suas funções.

Artigo 29.º

Taxas e preços

1 — A entidade certificadora propõe ao membro do governo responsável pela área das infraestruturas rodoviárias os valores a cobrar pelos serviços prestados e pelos bens por si disponibilizados.

2 — Os valores referidos no número anterior são fixados por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e das infraestruturas rodoviárias.

Artigo 30.º

Poderes de fiscalização e de inspeção

A entidade certificadora pode aceder aos documentos e aos processos, exigir a obtenção de dados, e obter as demais informações e explicações necessárias ao desempenho da sua função.

Artigo 31.º

Sanções

Constitui contraordenação punível com coima de 200,00 EUR a 3 740,00 EUR, quando praticada por pessoa singular, ou com coima de 5 000,00 EUR a 30 000,00 EUR, quando praticada por pessoa coletiva, a prática dos seguintes factos:

a) Incumprimento pelo dono da obra da obrigação da realização das ASR previstas no artigo 4.º;

b) O incumprimento pelo dono da obra da obrigação de verificar a qualidade de auditor do auditor coordenador nos termos do n.º 4 do artigo 9.º;

c) O incumprimento pelo auditor coordenador da obrigação de verificar a qualidade de auditor dos membros da sua equipa nos termos do n.º 3 do artigo 10.º;

d) Desrespeito, pelo auditor, dos impedimentos estabelecidos no artigo 11.º

Artigo 32.º

Limites da coima em caso de tentativa e de negligência

A tentativa e a negligência são puníveis, sendo os limites mínimos e máximos das coimas aplicáveis reduzidos a metade.

Artigo 33.º

Fiscalização e competência sancionatória

1 — Compete à entidade certificadora fiscalizar o cumprimento do presente decreto-lei, bem como assegurar a instauração e a instrução dos processos de contraordenação.

2 — Compete ao presidente do conselho diretivo da entidade certificadora a aplicação das coimas previstas no presente decreto-lei.

3 — Às infrações por violação do presente decreto-lei aplica-se, em tudo em aquilo que não estiver especificamente regulado, o regime geral das contraordenações, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de outubro, 244/95, de 14 de setembro, e 323/2001, de 17 de dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

Artigo 34.º

Produto das coimas

O produto das coimas reverte:

- a) 40 % para a entidade certificadora;
- b) 60 % para o Estado.

Artigo 35.º

Fases do projeto já aprovadas

1 — As ASR não incidem sobre fases do projeto já aprovadas à data de entrada em vigor do presente decreto-lei pela entidade com poderes para o efeito.

2 — Caso os projetos referidos no número anterior sejam alterados posteriormente à entrada em vigor do presente decreto-lei, devem os mesmos ser submetidos a ASR.

Artigo 36.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no prazo de 60 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 23 de janeiro de 2014. — *Pedro Passos Coelho* — *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque* — *Rui Manuel Parente Chancerelle de Machete* — *António de Magalhães Pires de Lima*.

Promulgado em 28 de julho de 2014.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 31 de julho de 2014.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

[a que se refere a alínea d) do n.º 2 do artigo 18.º]

DECLARAÇÃO DOS AUDITORES

Declaramos que examinámos ⁽¹⁾, bem como os documentos listados no anexo (identificar o anexo), com o propósito único de identificar aspetos de conceção (só nas ASR de fases 1 e 2), projeto ou construtivos que pudessem ser alterados no sentido da melhoria da segurança rodoviária da obra em apreço.

Os problemas que foram identificados foram listados neste relatório, bem como sugestões de melhoramento da situação existente, as quais devem ser objeto de análise e decisão.

(¹) «o programa base», nas ASR de fase 1;

«o estudo prévio», nas ASR de fase 2;

«o projeto de execução», nas ASR de fase 3;

«toda a obra e equipamentos colocados em obra à data das visitas da presente ASR», nas ASR de fase 4.

Decreto-Lei n.º 123/2014

de 11 de agosto

O Decreto-Lei n.º 138/2010, de 28 de dezembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária, estabeleceu, entre outros, o regime jurídico para a definição e aplicação de procedimentos relativamente às inspeções de segurança rodoviária (ISR).

Conforme decorre da Diretiva n.º 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, as inspeções de segurança, como medida preventiva, devem assumir um papel destacado enquanto instrumento essencial para prevenir eventuais perigos para todos os utentes da estrada, incluindo os mais vulneráveis e também no caso de obras rodoviárias.

O artigo 7.º do supracitado decreto-lei estipula a obrigatoriedade da realização de ISR nas rodovias do território nacional que integrem a rede rodoviária transeuropeia e que estejam em serviço, designa as entidades a quem compete essa tarefa, bem como a entidade a quem cabe supervisionar a execução das ISR.

As ISR consistem em análises, regulares e sistemáticas, de rodovias em operação, efetuadas por equipas de inspetores de segurança rodoviária, envolvendo inspeção ao local, com vista à identificação dos fatores que possam afetar a segurança rodoviária e não incluem aspetos ligados à segurança estrutural das infraestruturas rodoviárias.

As ISR devem ter um caráter periódico e cobrir a totalidade da rede rodoviária transeuropeia, de modo a garantir que todas as rodovias sejam suscetíveis de melhoria e que a avaliação da coerência da rede seja o mais abrangente possível.

O artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 138/2010, de 28 de dezembro, estabelece ainda que a formação, a qualificação e a nomeação de inspetores deve obedecer a critérios constantes de legislação específica.

Tratando-se de tarefas de elevada exigência técnica e visando alcançar a maior eficiência, as inspeções ao local devem ser efetuadas por equipas de técnicos qualificados com um conjunto alargado de conhecimentos e de competências específicas, fixando-se a dimensão das equipas em função da complexidade do tráfego e das características e extensão da rodovia a inspecionar.

Os inspetores devem conhecer o processo formal das ISR, no que diz respeito aos aspetos relacionados com a conservação da estrada, e estar aptos a analisar a rodovia do ponto de vista da segurança quer dos utentes, quer de quem nela trabalhe.

A elaboração de um relatório formal de cada ISR é importante para transmitir eficazmente aos decisores os problemas identificados, bem como as orientações técnicas