

## 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 <sup>(1)</sup>, 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.

(<sup>1</sup>) «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

gerais a seguir para a redução das consequências esperadas dos referidos problemas.

Os efeitos dos perigos detetados devem ser quantificados ou, quando tal não for possível, avaliados de forma normalizada e tão objetiva quanto possível.

Para uma maior eficácia das ISR, a entidade gestora da rodovia deve juntar ao respetivo relatório uma descrição das intervenções de segurança a realizar para mitigar os problemas detetados. Deve, ainda, apresentar uma justificação para os casos de eventuais ausências de medidas para os perigos identificados.

Com a presente regulamentação das ISR procede-se ao enquadramento deste instrumento técnico, define-se o seu âmbito de aplicação e estabelece-se a forma como deve ser promovido pelas entidades gestoras das infraestruturas rodoviárias. São ainda definidas as obrigações e as responsabilidades das entidades gestoras dessas infraestruturas, dos inspetores e da entidade certificadora e fixadas as competências inerentes à atividade inspetiva.

Assim:

Ao abrigo do disposto no artigo 7.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 as regras aplicáveis à realização das inspeções de segurança rodoviária (ISR), no que respeita ao exercício da atividade, à composição das equipas de inspeção, às competências dos inspetores e ao quadro fiscalizador e sancionatório, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 138/2010, de 28 de dezembro, que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Diretiva n.º 2008/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro, relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária.

### Artigo 2.º

#### Definições

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

*a*) «Ambiente rodoviário», conjunto de características do meio envolvente à infraestrutura rodoviária que influencia a circulação rodoviária e o comportamento humano;

*b*) «Entidades gestoras de infraestruturas rodoviárias», entidades com jurisdição sobre as infraestruturas rodoviárias;

*c*) «Inspeções de Segurança Rodoviária» ou «ISR», 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 perigos e problemas de segurança rodoviária;

*d*) «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.

### Artigo 3.º

#### Obrigatoriedade, incidência e periodicidade das inspeções de segurança rodoviária

1—A realização de ISR é obrigatória relativamente a todas as rodovias do território nacional que integrem a rede rodoviária transeuropeia e se encontrem em operação, podendo também ser aplicada a outras infraestruturas rodoviárias integrantes do Plano Rodoviário Nacional, conforme determinação da entidade certificadora devidamente fundamentada, com exclusão dos túneis rodoviários cujo regime jurídico se encontra fixado no Decreto-Lei n.º 75/2006, de 27 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 308/2009, de 23 de outubro.

2—A periodicidade de realização das ISR é fixada em função da categoria da rodovia da Rede Rodoviária Nacional (RRN), integrada na rede transeuropeia sobre a qual incide, devendo ser efetuada pelo menos uma ISR em cada um dos seguintes intervalos máximos de tempo:

*a*) Vias com regime de circulação de autoestradas: quatro anos;

*b*) Itinerários principais e itinerários complementares, que não estejam incluídos nas vias referidas na alínea anterior: cinco anos;

*c*) Estradas nacionais com Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) superior a 4000 veículos: sete anos;

*d*) Estradas Nacionais com TMDA igual ou inferior a 4000 veículos: 10 anos.

3—A entidade certificadora, identificada no artigo 12.º, pode determinar a realização de ISR com caráter excepcional, definindo um prazo para a sua realização, nas rodovias referidas no n.º 1, quando estas apresentem níveis ou características de sinistralidade que o aconselhem ou quando se encontrem em obras, sendo, neste caso, efetuado o levantamento dos eventuais impactos da sua realização na segurança do trânsito.

4—Sem prejuízo do disposto no número anterior, a entidade certificadora pode, sempre que assim o entender, realizar inspeções à rede rodoviária referida no n.º 1, não podendo os custos inerentes à realização dessa inspeção ser imputados à respetiva entidade gestora da infraestrutura rodoviária.

5—Sempre que as entidades gestoras de rodovias não respeitem os prazos de realização referidos no n.º 2, a entidade certificadora pode impor a sua realização em prazo para o efeito fixado, sem prejuízo da aplicação das sanções previstas no presente decreto-lei.

### Artigo 4.º

#### Composição das equipas

1—As ISR a uma rodovia são realizadas por equipas de inspeção, constituídas por um mínimo de dois elementos a indicar pela entidade gestora da infraestrutura rodoviária, ou pela entidade certificadora quando a realização da ISR seja de sua iniciativa.

2—Dos elementos de cada equipa de inspeção, pelo menos um tem que ser auditor, nos termos definidos na Lei n.º 49/2014, de 11 de agosto, e os restantes têm que ser inspetores com as competências definidas no artigo 14.º

3—Cada equipa de inspeção terá um responsável, a indicar pela entidade gestora da infraestrutura rodoviária, ou pela entidade certificadora quando a realização da ISR seja de sua iniciativa.

4—A constituição das equipas de inspeção e a nomeação do respetivo responsável, cabe à entidade gestora da infraestrutura rodoviária, ou à entidade certificadora nas situações referidas no n.º 4 do artigo anterior.

5—Sem prejuízo do disposto nos números anteriores as equipas de inspeção podem incluir um representante da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, cabendo a decisão sobre esta participação ao inspetor responsável, em função da análise dos dados da sinistralidade verificada na rodovia objeto de inspeção.

#### Artigo 5.º

##### Identificação das inspeções de segurança rodoviária

As ISR são identificadas pela designação da rodovia a inspecionar, dos pontos quilométricos inicial e final, do (s) distrito (s) e concelho (s) em que se insere (m), das povoações mais próximas e das datas de início e de fim da sua realização.

#### Artigo 6.º

##### Condições de circulação suscetíveis de análise nas inspeções de segurança rodoviária

As ISR devem ser realizadas de modo a que todas as condições de circulação suscetíveis de análise relevante possam ser avaliadas, designadamente no que diz respeito ao ambiente rodoviário, à sinalização e às condições de luminosidades específicas.

#### Artigo 7.º

##### Aspetos e características suscetíveis de análise nas inspeções de segurança rodoviária

Devem ser considerados, pelo menos, os seguintes conjuntos de aspetos e características suscetíveis de serem identificados numa ISR:

a) Coerência entre a função da rodovia e características relevantes do tráfego, designadamente as velocidades, os volumes e a composição;

b) Homogeneidade do traçado;

c) Adequação das distâncias de visibilidade à velocidade do tráfego;

d) Características dos obstáculos perigosos, designadamente árvores, postes elétricos ou de sinalização, valetas profundas e taludes íngremes, na zona da área adjacente à faixa de rodagem que deve permanecer livre e desocupada;

e) Qualidade e conformidade dos sinais verticais e das marcas rodoviárias com a legislação aplicável, incluindo a visibilidade sob condições diurnas e noturnas;

f) Características superficiais do pavimento, sobretudo quanto a resistência à derrapagem e irregularidade longitudinal, analisadas pelo menos visualmente.

#### Artigo 8.º

##### Utilização de dados sobre a sinistralidade

1—No planeamento e na realização de ISR, as entidades gestoras de infraestruturas rodoviárias podem recorrer a dados de sinistralidade da rede rodoviária, designadamente para o estabelecimento de prioridades de intervenção.

2—A inexistência de acidentes numa rodovia, ou num trecho de rodovia, não afasta a obrigatoriedade de realização de ISR, nos termos do artigo 3.º

#### Artigo 9.º

##### Classificação dos perigos e estabelecimento de prioridades

Os problemas detetados numa inspeção ao local devem ser objeto de definição de prioridades de intervenção que atendam à gravidade dos perigos e à probabilidade da sua ativação, aos custos previsíveis dos potenciais danos e à possível eficácia das medidas corretivas alternativas.

#### Artigo 10.º

##### Relatório da inspeção de segurança rodoviária

1—A equipa de inspeção elabora o respetivo relatório, o qual tem como objeto os trabalhos incluídos na ISR.

2—O relatório deve ser conciso e incidir unicamente nas questões relacionadas direta ou indiretamente com a segurança rodoviária.

3—O relatório deve conter os seguintes elementos:

a) Constituição da equipa de inspeção;

b) Informação sobre a rodovia inspecionada;

c) Lista das peças escritas e desenhadas usadas na preparação da inspeção, as quais devem ser arquivadas em processo próprio;

d) Lista de controlo adotada, se aplicável;

e) Descrição dos trabalhos realizados na execução da ISR, incluindo informação sobre as visitas efetuadas ao local, com indicação de datas, hora do dia, condições de luminosidade e condições de tráfego;

f) Registo dos ensaios eventualmente realizados em complemento à inspeção visual;

g) Descrição dos problemas detetados, devendo a cada perigo estar associada uma classificação e prioridade de intervenção, nos termos do artigo 9.º;

h) Proposta de medidas corretivas para cada perigo descrito;

i) Plantas que identifiquem a localização dos problemas de segurança detetados e das medidas corretivas propostas, de forma a facilitar a sua identificação por todos os intervenientes;

j) Eventual menção, pela equipa de inspetores, do incumprimento de normas quando os problemas de segurança decorram de tal inobservância, não competindo, porém, a essa equipa, a verificação da aplicação de quaisquer normas.

#### Artigo 11.º

##### Problemas identificados e medidas corretivas

1—Os problemas identificados devem ser referenciados de modo a permitir a sua fácil enumeração, e apresentados sequencialmente de acordo com uma organização que facilite a análise do relatório da ISR.

2—Na apresentação dos problemas referidos no número anterior deve recorrer-se, sempre que possível, a esboços exemplificativos ou a registos fotográficos, bem como a plantas da sua localização.

3—A cada problema de segurança identificado deve corresponder, nos termos do artigo 9.º, uma classificação e um grau de prioridade de intervenção.

4—As medidas corretivas devem indicar de forma sucinta e genérica as linhas mestras da solução, não devendo corresponder a uma abordagem de projeto da mesma.

### Artigo 12.º

#### Entidade certificadora

A entidade certificadora é o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.).

### Artigo 13.º

#### Atribuições da entidade certificadora

1—A entidade certificadora estabelece as normas necessárias à aplicação e execução do presente decreto-lei.

2—A entidade certificadora pode aceder aos documentos e aos processos relacionados com as ISR, exigir a disponibilização de dados e obter as demais informações e explicações necessárias ao desempenho da sua função.

### Artigo 14.º

#### Competências dos inspetores

1—Cabe às entidades gestoras de infraestruturas rodoviárias definir as competências exigidas aos inspetores envolvidos nas ISR por elas realizadas, em função das valências necessárias à inspeção em causa, devendo aquelas competências, preferencialmente, abranger os domínios da conceção, do projeto, da construção, da manutenção e da operação de infraestruturas rodoviárias e ter em conta a experiência do profissional.

2—Nas situações previstas no n.º 4 do artigo 3.º, é da responsabilidade da entidade certificadora a definição das competências referidas no número anterior.

### Artigo 15.º

#### Sanções

1—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 violação do disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º

2—A aplicação das sanções previstas no número anterior, não afasta outras sanções legais ou contratualmente aplicáveis.

### Artigo 16.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 17.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—As infrações por violação do presente decreto-lei aplica-se, em tudo 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 18.º

#### Produto das coimas

O produto das coimas reverte:

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

### Artigo 19.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*.