

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

pelos 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).