



Bruselas, 27 de noviembre de 2018
(OR. en)

Expediente interinstitucional:
2018/0129(COD)

14109/1/18
REV 1

TRANS 530

INFORME

De: Secretaría General del Consejo

A: Consejo

N.º doc. prec.: ST 14109/18

N.º doc. Ción.: ST 9040/18 + ADD 1

Asunto: **Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias**

– Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 17 de mayo de 2018, la Comisión presentó la propuesta de referencia al Parlamento Europeo y al Consejo dentro del llamado «tercer paquete de medidas de movilidad».

- El objetivo principal de la propuesta es reducir las víctimas mortales y los heridos graves producidos en accidentes de tráfico.
- La Comisión considera que la Directiva vigente no está alcanzando plenamente sus objetivos de reducir a la mitad las víctimas mortales para 2020, y que es necesario reforzar la actuación.
- La Comisión determina que una proporción de los trayectos realizados por la red RTE-T se efectúa por vías con unas características de seguridad deficientes. La Comisión también repara en que las carreteras que no pertenecen a la red RTE-T tienen una seguridad inherente reducida y en que hay grandes diferencias entre los resultados de seguridad de las carreteras de diferentes partes de la Unión.

- Además, la Comisión propone que se fomente la armonización y la puesta en común de conocimientos entre los Estados miembros, se proteja a los usuarios vulnerables de la vía pública, se mejore el despliegue de nuevas tecnologías y se haga un seguimiento de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras.
 - La propuesta se ha presentado en forma de Directiva de modificación.
2. La Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo nombró ponente a D.^a Daniela Aiuto (EFDD, IT) el 19 de julio de 2018. La Comisión de Industria, Investigación y Energía (ITRE) decidió no emitir dictamen al respecto. La votación en la comisión está prevista para el 3 de diciembre de 2018.
 3. El Comité Económico y Social Europeo adoptó su dictamen sobre la propuesta el 17 de octubre de 2018. El Comité Europeo de las Regiones aún no ha adoptado su dictamen.
 4. El Parlamento sueco (Riksdag) ha adoptado un dictamen motivado sobre la aplicación del principio de subsidiariedad. La Cámara de Diputados y el Senado de Chequia han adoptado resoluciones sobre los principios de subsidiariedad y proporcionalidad.

II. TRABAJOS EN LOS ÓRGANOS DEL CONSEJO

5. El 12 de junio de 2018, el Grupo «Transportes Terrestres» inició su estudio de la propuesta con una exposición general realizada por la Comisión. La evaluación de impacto se analizó el 5 de julio de 2018.
6. Durante la Presidencia austriaca, el Grupo debatió la propuesta en sus reuniones de los días 11 y 12 de julio, 20 y 24 de septiembre, 11 de octubre y 12 de noviembre. Una de las dificultades cruciales del expediente era la ampliación del ámbito de aplicación y la revisión del sistema de inspecciones actual. La Presidencia ha elaborado una fórmula transaccional entre el sistema de inspecciones antiguo y el nuevo enfoque anticipatorio introducido la Comisión.

7. La introducción de nuevos anexos requirió un considerable esfuerzo de reformulación a fin de confirmar su carácter de guía para los Estados miembros, sin imponer rígidos requisitos jurídicos. La Presidencia, inspirándose en las propuestas de los Estados miembros, reformuló los dos anexos Integralmente y presentó unos anexos más simples y directos. El Grupo encontró ambas fórmulas transaccionales ampliamente satisfactorias.
8. La Directiva 2008/96/CE¹ vigente también quedó cubierta por el Reglamento de ámbito general con objeto de armonizar las disposiciones sobre comitología de la legislación de la Unión², aspecto en torno al cual se llegó a una orientación general parcial el 20 de marzo de 2018³. La Presidencia ha adaptado la presente propuesta a la orientación general parcial y ha trasladado los cambios que ya se habían acordado. La Presidencia también ha propuesto cambios menores en el texto que ya se había acordado, dado que no reflejaban otros cambios de la parte dispositiva de la Directiva de modificación.

III. PRINCIPAL CUESTIÓN PENDIENTE

9. El Grupo ha tratado cuestiones en su mayor parte técnicas. El texto que se presenta a continuación no cuenta con la plena aprobación de la Comisión. Sin embargo, la Presidencia considera que el texto transaccional actual representa una solución no solo equilibrada sino también coherente a las cuestiones planteadas.

IV. CONCLUSIONES

10. El Comité de Representantes Permanentes refrendó el texto transaccional presentado por la Presidencia en el anexo del presente documento, después de lo cual el texto se someterá al Consejo TTE (Transporte) del 3 de diciembre de 2018 para llegar a una orientación general.

¹ Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

² Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se adapta a los artículos 290 y 291 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea una serie de actos jurídicos que prevén el recurso al procedimiento de reglamentación con control [COM(2016) 0799 - 2016/0400 (COD)].

³ Véase el documento ST 6933/18.

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1, letra c),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión de la propuesta de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El objetivo estratégico de la Unión es reducir a la mitad el número de muertes en carretera de aquí a 2020 en comparación con 2010 y aproximarse al objetivo de cero víctimas mortales de aquí a 2050 («visión cero»)³. Sin embargo, los avances hacia el logro de estos objetivos se han estancado en los últimos años. En junio de 2017, el Consejo suscribió un nuevo compromiso intermedio de reducir a la mitad el número de heridos graves para 2030 en relación con 2020⁴.

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

³ Comunicación de la Comisión «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» [COM(2010) 389 final].

⁴ Conclusiones del Consejo sobre la seguridad vial en refrendo de la Declaración de La Valeta de marzo de 2017 (La Valeta, 28 y 29 de marzo 2017) (ST 9994/17).

- (2) De acuerdo con el enfoque del «sistema seguro», es posible prevenir en gran medida las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico. Debe ser una responsabilidad compartida a todos los niveles el velar por que los choques de tráfico no ocasionen lesiones graves o mortales. En particular, unas carreteras bien diseñadas y con un adecuado mantenimiento deben reducir la probabilidad de los accidentes de tráfico, mientras que las carreteras «clementes» (carreteras dispuestas de forma inteligente para que los errores de conducción no tengan inmediatamente consecuencias graves) deben reducir la gravedad de los accidentes.
- (3) Las carreteras de la red transeuropea de transporte definida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo¹ tienen una importancia capital para respaldar la integración europea. Por tanto, debe garantizarse en dichas carreteras un elevado nivel de seguridad.
- (4) Los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias aplicados en la red transeuropea han contribuido a reducir el número de víctimas mortales y heridos graves en la Unión. Se desprende claramente de la evaluación de los efectos de la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo² que los Estados miembros que vienen aplicando de forma voluntaria a sus carreteras nacionales fuera de la RTE-T los principios de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias («GSIV») han conseguido en cuanto a la seguridad vial unos resultados mucho mejores que los Estados miembros que no lo hacen.
- (5) Una gran proporción de los accidentes de tráfico se producen en una pequeña proporción de las carreteras donde las velocidades y los volúmenes de tráfico son elevados y donde existe una amplia gama de tráfico a distintas velocidades. Por lo tanto, la ampliación limitada del ámbito de aplicación de la Directiva 2008/96/CE a las autopistas y otras carreteras principales fuera de la red RTE-T debe contribuir de manera significativa a la mejora de la seguridad de las infraestructuras viarias en toda la Unión.

¹ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

² Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

- (5 bis) A fin de garantizar que dicha ampliación del ámbito de aplicación surta el efecto deseado, resulta lógico que las otras carreteras principales comprendan al menos las carreteras que conecten las principales ciudades o regiones que pertenezcan a la categoría más elevada de carreteras por debajo de la categoría de «autopista» de la clasificación de carreteras nacional.
- (6) Por otra parte, la aplicación obligatoria de los procedimientos de la Directiva 2008/96/CE a cualquier proyecto de infraestructura viaria fuera de las zonas urbanas que se lleve a cabo utilizando financiación de la UE debe garantizar que los fondos de la UE no se utilizan para construir carreteras potencialmente peligrosas.
- (6 bis) La Directiva 2008/96/CE abarca exclusivamente las infraestructuras viarias. Por tanto, la presente Directiva no afecta a la legislación en materia de circulación vial, como tampoco afecta a la competencia de los Estados miembros para adoptar decisiones por iniciativa propia en relación con la normativa sobre circulación vial. Deben reconocerse las Convenciones sobre la Circulación Vial de 1949 (denominada «Convención de Ginebra sobre la Circulación Vial») y de 1968 (denominada «Convención de Viena sobre la Circulación Vial»), así como el Convenio relativo a la señalización de las carreteras de 1968.
- (7) La evaluación de seguridad vial de toda la red basada en el riesgo se ha revelado como una herramienta eficiente y efectiva para determinar los tramos de la red que deben ser objeto de inspecciones de seguridad vial más detalladas y para dar prioridad a las inversiones en función del potencial que estas tienen a la hora de generar mejoras de la seguridad en toda la red. El conjunto de la red de carreteras incluido en el ámbito de la presente Directiva debe, por tanto, evaluarse sistemáticamente para aumentar la seguridad vial en toda la Unión.
- (8) La integración de los mejores elementos del anterior procedimiento de «clasificación y gestión de la seguridad de la red de carreteras en explotación» dentro del nuevo procedimiento de evaluación de seguridad de las carreteras del conjunto de la red debe permitir una mejor identificación de los tramos de carretera donde son mayores las posibilidades de mejora de la seguridad y donde mediante intervenciones específicas deben aportarse las mejoras más importantes.
- (8 bis) A fin de mejorar la calidad, la objetividad al igual que la eficiencia de los procedimientos de gestión de la seguridad vial, conviene permitir a los Estados miembros que aprovechen, cuando proceda, las tecnologías en constante evolución para la inspección de tramos de carreteras, documentar las condiciones de seguridad vial y recabar otros datos relacionados con la seguridad de la red de carreteras.

- (9) El seguimiento sistemático de las conclusiones de los procedimientos GSIV es crucial para lograr la mejora de la seguridad de las infraestructuras viarias necesaria para la consecución de los objetivos de seguridad vial de la Unión. A tal fin, con unos planes de acción prioritarios debe asegurarse que las intervenciones necesarias se pongan en marcha lo antes posible. En particular, debe efectuarse un seguimiento de las conclusiones del procedimiento de evaluación de seguridad vial bien por medio de inspecciones específicas de seguridad vial, bien, si es posible, mediante medidas correctoras directas encaminadas a reducir los riesgos para la seguridad vial sin crear cargas administrativas indebidas.
- (10) Las características de seguridad de las carreteras en servicio deben mejorarse invirtiendo específicamente en aquellos tramos en que exista la mayor concentración de accidentes y el mayor potencial de reducción de la siniestralidad.
- (10 *bis*) La financiación y los incentivos financieros a escala de la UE podrán utilizarse, con arreglo a las condiciones aplicables, para proporcionar apoyo a dicha inversión, complementando la inversión y los incentivos nacionales correspondientes.
- (11) Los tramos de la red de carreteras limítrofes con los túneles de carretera de la red transeuropea de carreteras incluidos en el ámbito de la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹ tienen un riesgo de accidentes especialmente elevado. Por tanto, deben introducirse inspecciones conjuntas de seguridad vial de esos tramos de carretera en las que participen representantes de las autoridades competentes tanto de las carreteras como de los túneles, con el fin de mejorar la seguridad de la red de carreteras en su conjunto.
- (12) Los usuarios vulnerables de la vía pública representaron el 46 % de las víctimas mortales de accidentes de tráfico de la Unión en 2016. En consecuencia, el velar por que los intereses de estos usuarios se tengan en cuenta en todos los procedimientos GSIV debe mejorar su seguridad en la vía pública.

(13) [...].

(14) [...].

¹ Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras (DO L 167 de 30.4.2004, p. 39).

- (15) La publicación de los resultados de las evaluaciones de seguridad de las carreteras del conjunto de la red debe permitir comparar el nivel de seguridad de las infraestructuras en toda la Unión.
- (16) Dado que el objetivo de la presente Directiva, que es el establecer procedimientos que garanticen un nivel de seguridad elevado y homogéneo de seguridad vial en toda la red transeuropea y en la red de autopistas y carreteras principales de toda la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que más bien, como es necesario mejorar en toda la Unión para garantizar la convergencia hacia niveles más elevados de seguridad de las infraestructuras viarias, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en ese artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo. Como consecuencia de la actuación a nivel de la Unión, el viajar por toda esta debe hacerse más seguro, lo que, a su vez, debe mejorar el funcionamiento del mercado interior y favorecer el logro del objetivo de la cohesión económica, social y territorial.
- (17) A fin de garantizar que el contenido de los procedimientos GSIV siga reflejando los mejores conocimientos técnicos disponibles, la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión a efectos de adaptar los anexos de la Directiva al progreso técnico. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, también con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de los actos delegados.

¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(18) Son necesarias medidas específicas para la mejora continua de las prácticas de gestión de la seguridad. A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de las disposiciones correspondientes de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹.

(19) Por tanto, la Directiva 2008/96/CE debe modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 2008/96/CE se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, los apartados 1 a 3 se sustituyen por el texto siguiente y se añade el apartado 2 *bis*:
 1. «La presente Directiva exige el establecimiento y la aplicación de procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de la seguridad vial, las auditorías de seguridad vial, las inspecciones de seguridad vial y la evaluación de seguridad de las carreteras del conjunto de la red por los Estados miembros.
 2. La presente Directiva se aplicará a todas las carreteras integrantes de la red transeuropea, a las autopistas y a otras carreteras principales, independientemente de que se encuentren en fase de diseño, de construcción o de explotación.
- 2 *bis*. Los Estados miembros designarán las carreteras principales de su territorio teniendo en cuenta su clasificación de carreteras existente. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las carreteras principales de su territorio a más tardar veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva. Los Estados miembros comunicarán cualquier cambio que se introduzca ulteriormente en la lista comunicada.

¹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

3. La presente Directiva se aplicará también a las carreteras y proyectos de infraestructuras viarias no incluidos en el ámbito del apartado 2 que estén situados fuera de las zonas urbanas, a las que no tengan acceso las propiedades colindantes y que se lleven a cabo utilizando financiación de la Unión, con la excepción de las carreteras que no están abiertas a la circulación general de vehículos de motor (por ejemplo, las vías de circulación para bicicletas) o las carreteras que no están concebidas para la circulación general (por ejemplo, las carreteras de acceso a zonas industriales, agrícolas o forestales).»;
- 2) El artículo 2 se modifica como sigue:
- a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
4. «“red transeuropea de carreteras”: la red de carreteras definida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).»;
- b) Se insertan los puntos 2 *bis* y 2 *ter* siguientes:
- «2 *bis*. “autopista”: una carretera especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos automotores, a la que no tienen acceso las propiedades colindantes y que cumple los siguientes criterios:
- a) está dotada, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o, excepcionalmente, por otros medios;
- b) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones;
- c) está señalizada específicamente como autopista;
- 2 *ter*. “carretera principal”: una carretera, indicada por los Estados miembros, que conecta grandes ciudades o regiones;

2 *quater*. [...];»;

c) se suprimen los puntos 5 y 6;

d) el punto 7 se sustituye por el texto siguiente y se añade el punto 7 *bis*:

«6. [...];

7. “inspección específica de seguridad vial”: una inspección específica para detectar las condiciones peligrosas, defectos y problemas que aumentan el riesgo de accidentes y lesiones, a partir de una visita *in situ* a una carretera o tramo de carretera en servicio;»;

7 *bis*. “inspección periódica de seguridad vial”: la comprobación ordinaria periódica de las características y los defectos que exigen una intervención de mantenimiento por motivos de seguridad;»;

e) se añade el punto 10 siguiente:

«10. “usuario vulnerable de la vía pública”: los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los vehículos de motor de dos ruedas.»;

3) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Evaluación de seguridad de las carreteras del conjunto de la red

1. Los Estados miembros velarán por que se lleve a cabo una evaluación de seguridad de las carreteras del conjunto de la red en toda la red de carreteras en explotación incluida en el ámbito de la presente Directiva.

1 *bis*. Las evaluaciones de seguridad de las carreteras del conjunto de la red evaluarán el riesgo de que se produzcan accidentes y de que el impacto sea grave, como mínimo a tenor de:

- un estudio visual, realizado sobre el terreno o por medios electrónicos, de las características de concepción de la carretera (seguridad intrínseca); y

- un análisis de los tramos de la red de carreteras que han estado en explotación más de tres años y en los que se ha producido un número elevado de accidentes graves en proporción al volumen de circulación;
- [...].

- 1 *ter.* Los Estados miembros velarán por que la primera evaluación se lleve a cabo a más tardar en 2025. Las evaluaciones de seguridad posteriores de las carreteras del conjunto de la red se efectuarán con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, al menos cada cinco años.
2. Al efectuar la evaluación de seguridad de las carreteras del conjunto de la red, los Estados miembros podrán tener en cuenta los elementos indicativos recogidos en el anexo III.
3. A tenor de los resultados de la evaluación mencionada en el apartado 1, y a fin de establecer prioridades entre las medidas que habrán de adoptarse en el futuro, los Estados miembros clasificarán todos los tramos de la red de carreteras según su nivel de seguridad.
4. [...]
5. [...]]»
- 4) El artículo 6 se modifica como sigue:
 - a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Inspecciones periódicas de seguridad vial»

- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
 1. «Los Estados miembros velarán por que se lleven a cabo inspecciones periódicas de seguridad vial con frecuencia suficiente para garantizar niveles de seguridad adecuados para la infraestructura viaria en cuestión.»;
- b) el apartado 2 se suprime y el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

2. [...]
3. «Los Estados miembros velarán por la seguridad de los tramos de la red de carreteras limítrofes con los túneles de carretera incluidos en el ámbito de la Directiva 2004/54/CE mediante inspecciones conjuntas de seguridad vial con la participación de los órganos competentes dedicados a la aplicación de la presente Directiva y de la Directiva 2004/54/CE. Las inspecciones conjuntas de seguridad vial se llevarán a cabo al menos cada seis años.»;
- 5) Se insertan los artículos 6 *bis*, 6 *ter* y 6 *quater* siguientes:

«Artículo 6 bis

Seguimiento de los procedimientos de las carreteras en explotación

1. Los Estados miembros velarán por que las conclusiones de las evaluaciones de seguridad de las carreteras del conjunto de la red efectuadas de conformidad con el artículo 5 sean objeto de seguimiento mediante inspecciones específicas de seguridad vial o mediante medidas correctoras directas.
 - 1 *bis*. Al efectuar las inspecciones específicas de seguridad vial los Estados miembros podrán tener en cuenta los elementos indicativos recogidos en el anexo II *bis*.
 - 1 *ter*. Las inspecciones específicas de seguridad vial serán realizadas por equipos de expertos. Uno de los miembros del equipo de expertos, como mínimo, cumplirá los requisitos establecidos en el artículo 9, apartado 4, letra a).
2. Los Estados miembros velarán por que las conclusiones de las inspecciones específicas de seguridad vial sean objeto de seguimiento mediante decisiones motivadas que establezcan si es necesario tomar medidas correctoras. En particular, los Estados miembros determinarán los tramos de carretera en los que sea necesario mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias y definirán acciones prioritarias destinadas a mejorar la seguridad de tales tramos de carretera.
3. Los Estados miembros velarán por que se tomen medidas correctoras específicas para los tramos de carretera con bajo nivel de seguridad y que brinden la oportunidad de aplicar medidas con un elevado potencial de mejora de la seguridad y de ahorro de los costes causados por accidentes.
4. Los Estados miembros elaborarán y actualizarán periódicamente un plan de acción prioritario y basado en el riesgo para llevar a cabo el seguimiento de la aplicación de las medidas correctoras señaladas.

Artículo 6 ter

Protección de los usuarios vulnerables de la vía pública

Los Estados miembros velarán por que se tengan en cuenta las necesidades de los usuarios vulnerables de la vía pública cuando se apliquen los procedimientos establecidos en los artículos 3 a 6.».

Artículo 6 quater

Señales y marcas viales

1. [...]
2. [...]

A más tardar el [DO: añádase la fecha de entrada en vigor + tres años], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo a las señales y marcas viales y a su visibilidad y detectabilidad tanto por conductores humanos como por vehículos equipados con sistemas de asistencia al conductor o niveles de automatización más elevados. El informe se elaborará en colaboración con expertos designados por los Estados miembros. En particular, el informe abarcará las evaluaciones siguientes:

- la interacción entre distintas tecnologías de asistencia al conductor y la infraestructura;
- el efecto de los fenómenos meteorológicos y atmosféricos en las señales y marcas viales presentes en el territorio de la Unión;
- la función de los distintos organismos internacionales a la hora de elaborar normas y otros requisitos; y
- el tipo y la frecuencia de tareas de mantenimiento que precisan las distintas tecnologías, incluida una estimación de los costes.

Los Estados miembros velarán por la colocación de las señales adecuadas para anunciar a los usuarios de la vía pública los tramos de infraestructuras viarias que se encuentren en obras y que puedan poner así en peligro la seguridad de los usuarios. Dichas señales deberán incluir asimismo señales visibles tanto de día como de noche, estar instaladas a una distancia de seguridad y atenerse a lo dispuesto en el Convenio de Viena sobre señalización vial de 1968.»;

5 bis) En el artículo 7, se añade el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. La Comisión podrá establecer, mediante actos de ejecución, directrices según las cuales deba notificarse la gravedad del accidente, con indicación del número de víctimas mortales y heridos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13, apartado 2.»;

6) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10

Intercambio de mejores prácticas

Con el fin de mejorar la seguridad de las carreteras de la Unión Europea, la Comisión establecerá un sistema de intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros que abarque, entre otras cosas, los proyectos existentes de seguridad de las infraestructuras viarias y la tecnología de seguridad vial probada.»;

7) En el artículo 11, se suprime el apartado 2:

«2. [...]»

8) Se inserta el artículo 11 *bis* siguiente:

«Artículo 11 bis

Presentación de informes

1. Los Estados miembros presentarán un informe a la Comisión a más tardar el 31 de octubre de 2026 y posteriormente cada cinco años sobre la clasificación de seguridad de los tramos de carretera evaluados de conformidad con el artículo 5.»;

9) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 12

Modificación de los anexos

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 12 *bis* que modifiquen los anexos a fin de adaptarlos al progreso técnico.»;

10) Se inserta el artículo 12 *bis* siguiente:

«Artículo 12 bis

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgarán a la Comisión por un período de cinco años a partir del [DO: *añádase la fecha de entrada en vigor*]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
 4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación¹.
 5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
 6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.»;
- 11) En el artículo 13, se suprime el apartado 3:

«Artículo 13

Procedimiento de comité

3. [...]
- 12) Los anexos se modificarán tal como se establece en el anexo de la presente Directiva.

¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [DO: insértese la FECHA correspondiente a 24 meses después de la entrada en vigor]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

Los anexos de la Directiva 2008/96/CE se modifican como sigue:

- 1) En el anexo I, el título se sustituye por el texto siguiente:

**«ANEXO I
ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO DE LA
SEGURIDAD VIAL»;**

- 2) El anexo II se modifica como sigue:

- a) el título se sustituye por el texto siguiente:

**«ANEXO II
ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL»;**

- b) en la sección 1 se añade la letra n) siguiente:

«(n) disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública:

- i) disposiciones relativas a los peatones,
- ii) disposiciones relativas a los ciclistas,
- iii) disposiciones relativas a los vehículos de motor de dos ruedas.»;

- c) en la sección 2, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«(h) disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública:

- i) disposiciones relativas a los peatones,
- ii) disposiciones relativas a los ciclistas,
- iii) disposiciones relativas a los vehículos de motor de dos ruedas.»;

3) Se añade el siguiente anexo II *bis*:

«ANEXO II *bis*
ELEMENTOS INDICATIVOS DE INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL
ESPECÍFICAS

Aspectos generales

- Evaluación de la adecuación del tipo de vía pública a su uso
- Evaluación/apreciación del límite de velocidad, la velocidad y el cumplimiento de la normativa
- Evaluación de la seguridad para todos los usuarios de la vía pública, concretamente los usuarios vulnerables de la vía pública
- Evaluación de la funcionalidad o necesidad de sistemas de gestión y control del tráfico

Diseño de la carretera

- Evaluación del diseño de la carretera (*evaluación de la adecuación del diseño de la carretera a su función, considerando, por ejemplo, la anchura de la carretera, el número de carriles, los límites de velocidad, la posibilidad de conflictos con peatones y ciclistas*)
- Evaluación del trazado de la carretera y del diseño de las intersecciones e intercambios, entre ellos los pasos de peatones y los pasos a nivel carretera-ferrocarril
- Inspección de la función o la necesidad de barreras medianeras
- Inspección de la ubicación y el diseño de paradas de transporte público
- Inspección de la ubicación y la seguridad de las zonas de estacionamiento y descanso

Área en los márgenes de la carretera y peligros externos

- Inspección de los márgenes de la carretera: búsqueda de obstáculos fijos o afilados en los márgenes de la carretera, cursos de agua o taludes, o terraplenes con mucha pendiente
- Inspección de la necesidad de protección frente a desprendimientos de rocas, corrimientos de tierra, avalanchas y el cambio climático, por ejemplo en relación con caudales elevados

Equipo para carreteras

- Inspección de equipos de los márgenes de la carretera: búsqueda de obstáculos y eficacia de los sistemas.
- Evaluación de la visibilidad, legibilidad, posición y función de la señalización vial horizontal y vertical

Propiedades de la superficie de la carretera

- Inspección de la calidad del firme
- Inspección de deficiencias de fricción
- Inspección de deficiencias en el drenaje del agua en la carretera y en el exterior»;

4) El anexo III se sustituye por el texto siguiente:

**«ANEXO III
ELEMENTOS INDICATIVOS DE EVALUACIONES DE SEGURIDAD DE LAS
CARRETERAS DEL CONJUNTO DE LA RED**

Datos de base Volumen de tráfico, dividido a ser posible en distintos grupos de usuarios de la vía pública

a) «Evaluación proactiva» – Diseño de la carretera y características de seguridad basadas en elementos de riesgo conocidos:

➤ Diseño para evitar colisiones frontales.

¿Cuentan las vías de circulación rápida con separación física medianera? (sí/no)

➤ Diseño para evitar accidentes individuales.

¿Están los márgenes de la carretera diseñados para limitar las víctimas mortales y los heridos graves (por ejemplo, diseñados sin obstáculos fijos –no amortiguadores de la energía–, sin taludes de pendiente pronunciada y sin aguas profundas)?

¿Cuentan las carreteras con barreras de seguridad donde sea necesario? (sí/no)

➤ Diseño para usuarios vulnerables de la vía pública.

¿Existen carriles diferenciados para peatones y ciclistas a lo largo de la carretera y para cruzarla (EN CASO DE QUE estos usuarios de la vía pública tengan derecho a usar la carretera)? ¿Se encuentran los peatones y ciclistas separados de los vehículos de motor en situaciones en las que los volúmenes de estos grupos de tráfico no sean insignificantes? (sí/no)

¿Está asegurada la adaptación de la velocidad en las situaciones en las que distintos grupos de usuarios (vehículos de motor así como peatones y ciclistas) comparten la vía pública? (sí/no)

➤ Diseño para evitar colisiones laterales.

¿Disponen los cruces de buena visibilidad? (sí/no)

¿Están los cruces diseñados de manera que se eviten las colisiones laterales (a un ángulo de 90°)? (sí/no)

b) «Evaluación reactiva» basada en datos y análisis de accidentes:

- Número y localización de víctimas mortales por grupo de usuarios de la vía pública (con mención de los puntos negros)
- Número y localización de heridos graves por grupo de usuarios de la vía pública.
- Relación entre el número de víctimas mortales y de heridos de gravedad (numerador) y millones de vehículos kilómetros (denominador).

5) El anexo IV se modifica como sigue:

a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

1. «localización lo más precisa posible del accidente, con indicación de las coordenadas GNSS;».

b) el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

5. «gravedad del accidente.»
