



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 18 de mayo de 2018
(OR. en)

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

**9040/18
ADD 4**

**TRANS 208
IA 136**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 17 de mayo de 2018

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: SWD(2018) 176 final

Asunto: DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al
documento 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

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2018) 176 final.

Adj.: SWD(2018) 176 final



Bruselas, 17.5.2018
SWD(2018) 176 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

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

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

Ficha resumen

Evaluación de impacto de la revisión de la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, y de la Directiva 2004/54/CE, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras

A. Necesidad de actuar

¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?

A pesar de la prolongada actuación a nivel europeo, nacional y local, la reducción del número de víctimas mortales en las carreteras de la UE se ha estancado en los últimos años y no parece probable que se vaya a alcanzar el objetivo estratégico de la UE de reducir a la mitad dicho número de aquí a 2020 en comparación con 2010. Es necesario reforzar las medidas en todo este ámbito, también por lo que respecta a las infraestructuras viarias, que siguen siendo una importante causa de accidentes y factor de gravedad en aproximadamente el 30 % de los accidentes. La evaluación de impacto y las consultas han puesto de manifiesto dos problemas principales: una gran parte de los viajes en la red RTE-T en el este y alguna parte en el oeste de Europa se hacen en carreteras con características deficientes en materia de seguridad, y el nivel de seguridad intrínseca de las carreteras que no forman parte de la red RTE-T es bajo. Existen grandes diferencias entre las características generales en materia de seguridad entre las carreteras de los Estados miembros de la UE del este y las de los del oeste.

¿Qué se pretende conseguir?

El objetivo general de la iniciativa propuesta es reducir el número de víctimas mortales y heridos graves que se producen en las redes de carreteras de la UE mediante la mejora de las características de seguridad de las infraestructuras viarias. Los cuatro objetivos específicos son los siguientes: 1) fomentar la armonización y la puesta en común entre los Estados miembros de los conocimientos sobre los procedimientos y los requisitos; 2) proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública; 3) mejorar el despliegue de nuevas tecnologías; y 4) mejorar el seguimiento de las conclusiones de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?

En general, las externalidades negativas del transporte por carretera, incluidas las víctimas mortales y heridos graves producidos en los accidentes de tráfico, así como la congestión y la contaminación, son problemas transfronterizos que no pueden resolverse solo con una actuación nacional o local. Los principales beneficios de la actuación de la UE en el contexto de esta iniciativa estriba en la convergencia hacia niveles más elevados de seguridad de las infraestructuras en toda la UE. El viajar por las carreteras de toda la UE será más seguro, con lo cual los países que tienen resultados menos buenos a este respecto podrán beneficiarse de la experiencia de los países más avanzados. El establecimiento a escala de la UE de requisitos generales de las características, por ejemplo de las señales y marcas viales, ha de facilitar y agilizar el despliegue de nuevos elementos de seguridad que dependen de las características de la infraestructura viaria, como la ayuda para mantenerse en el carril. Por lo que se refiere a los usuarios vulnerables de la vía pública, la actuación a nivel de la UE garantizará que los programas de evaluación de las carreteras tengan como objeto distinto la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública, con el fin de mejorar esta seguridad en toda la red principal de carreteras de la UE.

B. Soluciones

¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso de que no sea así, ¿por qué?

Se han evaluado por separado las opciones aplicables a la red RTE-T (opciones de actuación 1 a 3) y las aplicables a la parte de la red fuera de la RTE-T (opciones de actuación A a C).

Opciones de actuación (OA) en la red RTE-T

- La **OA 1** consiste en medidas «blandas» para fomentar la puesta en común de conocimientos, combinadas con medidas legislativas para mejorar la transparencia de los procedimientos e introducir requisitos a fin de centrarse en la evaluación de la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública y favorecer el despliegue de las nuevas tecnologías. También crea una mejor interfaz entre la Directiva sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (Directiva GSIV) y la Directiva sobre seguridad de los túneles.

- La **OA 2** se basa en la OA 1 y añade el seguimiento obligatorio de las inspecciones mediante planes prioritarios y basados en el riesgo, inspecciones de seguridad del conjunto de la red y requisitos generales

de las características de las señales y marcas viales.

- La **OA 3** se basa en la OA 2 y añade un nivel mínimo de seguridad que debe alcanzarse en las carreteras de la RTE-T, además de definir unos requisitos mínimos adicionales de las características del mobiliario para carreteras (guardarraíles seguros para los conductores de motocicletas).

Opciones de actuación fuera de la red RTE-T

- La **OA A** hace que todo proyecto de carretera de la red nacional de carreteras que se financie total o parcialmente con fondos de la UE quede sujeto a los procedimientos establecidos en la Directiva GSIV.

- La **OA B** hace que los procedimientos de la Directiva GSIV vigente sean obligatorios para las carreteras nacionales/principales fuera de la RTE-T.

- La **OA C** se basa en la OA B y amplía las medidas de la OA 2 a las carreteras nacionales/principales fuera de la red RTE-T.

Las opciones preferidas son respectivamente la **OA 2** y la **OA C**. Estas dos opciones pueden combinarse.

¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?

Reciben un amplio apoyo las medidas destinadas a mejorar la transparencia y el seguimiento, así como a satisfacer mejor las necesidades de los usuarios vulnerables de la vía pública. Existe también una actitud positiva ante la idea de realizar inspecciones del conjunto de la red, aunque algunos Estados miembros han planteado objeciones sobre la imposición de un nivel mínimo de seguridad para la RTE-T, especialmente en términos de costes y de la metodología que deba utilizarse. La ampliación del ámbito de aplicación más allá de la RTE-T ha sido la propuesta más polémica, ya que las ONG y las empresas apoyaban la ampliación pero las autoridades de los Estados miembros preferían mantener la aplicación limitada a la RTE-T.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?

Se espera que la combinación de las opciones de actuación 2 y C tenga las siguientes repercusiones:

- Repercusiones positivas en términos de reducción del número de víctimas mortales en la carretera, estimada en aproximadamente 3 200 personas, y de reducción del número de heridos graves, estimada en 20 700 personas en 2020-2030, en comparación con la situación de referencia (14 650 vidas salvadas y 97 502 heridos graves evitados en 2020-2050).

- El seguimiento adecuado de los procedimientos GSIV en general y las inspecciones de toda la red en particular darán lugar a muchas intervenciones a pequeña escala en la red viaria correspondiente. Tales actividades suelen ser realizadas por pymes, de forma que es probable que estas se beneficien de la iniciativa.

- Las medidas también podrían tener pequeñas repercusiones positivas en el medio ambiente. Un menor número de accidentes de carretera podría mejorar levemente el flujo general del tráfico. Esto podría reducir la congestión y, por ende, el consumo de energía y las emisiones atmosféricas. Sin embargo, se espera que estas repercusiones sean muy limitadas y, por tanto, no están cuantificadas.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?

Se calcula que son 9 444 millones EUR como consecuencia de la aplicación de los procedimientos pertinentes y de efectuar las mejoras necesarias de la red de carreteras.

¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?

Las pymes pueden beneficiarse de esta iniciativa (véase más arriba). Debido al carácter relativamente localizado de las actividades, no se prevé ninguna repercusión sobre la competitividad de las empresas de la UE.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

Sí, el coste de la iniciativa será sufragado por los presupuestos y administraciones nacionales. No obstante, los costes se verán más que compensados por los beneficios sociales de la iniciativa.

¿Habrá otras repercusiones significativas?

Ninguna.

¿Proporcionalidad?

La opción preferida no excede de lo necesario para resolver el problema original y alcanzar los objetivos de la iniciativa. La ampliación del ámbito de aplicación más allá de la RTE-T es proporcionada, ya que abarca el 15 % de la red de carreteras en kilómetros, que es responsable de aproximadamente el 39 % de las

víctimas mortales de la carretera en la UE. Para garantizar más la proporcionalidad, los Estados miembros participarán en la definición exacta de la red de carreteras correspondiente.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

Una vez que sea aplicable en su totalidad el nuevo marco legislativo, los servicios de la Comisión llevarán a cabo una evaluación para verificar si se han alcanzado los objetivos. Esta evaluación, sobre la base de la calificación de seguridad de las carreteras incluidas en los procedimientos, que es el principal indicador de progreso definido en la evaluación de impacto, tiene por objeto determinar si las nuevas medidas se han traducido en una mejora de la situación.