



Consejo de la
Unión Europea

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

9040/18

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

**TRANS 208
IA 136**

PROPUESTA

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.: COM(2018) 274 final

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

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 274 final.

Adj.: COM(2018) 274 final



Bruselas, 17.5.2018
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

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**

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La seguridad vial en la Unión Europea ha mejorado considerablemente en las últimas décadas gracias a las medidas tomadas a nivel local, regional, nacional y de la UE. El número de víctimas mortales en las carreteras de la UE se redujo en un 43 % entre 2001 y 2010, y en un 19 % entre 2010 y 2016. En 2016, 25 620 personas perdieron la vida en las carreteras de la UE, 510 menos que en 2015 y casi 5 900 menos que en 2010.

Aunque algunos Estados miembros siguen cada año haciendo progresos considerables, las tasas de mortalidad en carretera se han estancado en los últimos años. Las partes involucradas en la seguridad vial han reaccionado ante esta desaceleración con un renovado compromiso con la causa de la seguridad, según lo expresado por los ministros de Transporte de la UE en la Declaración de La Valeta de marzo de 2017 sobre seguridad vial¹.

Con el respaldo de este impulso político, la Comisión también propone, al mismo tiempo que la presente iniciativa, un marco de seguridad vial para el período 2020-2030 que está mejor adaptado a los retos conocidos y a los cambios de la movilidad resultantes de las tendencias sociales (por ejemplo, más ciclistas y peatones, una sociedad que envejece) y los progresos tecnológicos. El marco propuesto sigue el enfoque del «sistema seguro». Este enfoque se basa en el principio de que los seres humanos pueden cometer errores y seguirán haciéndolo, y que todos los actores a todos los niveles comparten la responsabilidad de velar por que los accidentes de tráfico no ocasionen lesiones graves o mortales. De acuerdo con el enfoque del «sistema seguro», debe mejorarse la seguridad de todas las partes del sistema (carreteras y sus márgenes, velocidades, vehículos y utilización de las vías), de manera que, si una parte resulta deficiente, las otras partes sigan protegiendo a los afectados.

Las infraestructuras viarias seguirán siendo parte muy importante del nuevo enfoque. Unas carreteras bien diseñadas y con un adecuado mantenimiento pueden 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) pueden reducir la gravedad de los accidentes que se produzcan de todas formas.

La Directiva sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias² (en lo sucesivo, «la Directiva GSIV») se adoptó en 2008 con el fin de garantizar que las consideraciones de seguridad vial estén muy presentes en todas las fases de la planificación, el diseño y la explotación de las infraestructuras viarias. Sin embargo, hay grandes diferencias en la manera en que los Estados miembros han transpuesto la Directiva, con muchos países muy avanzados que van más allá de los requisitos de la Directiva, mientras que otros países se quedan atrás.

El objetivo general de la iniciativa propuesta es reducir el número de víctimas mortales y heridos graves que se producen en accidentes de tráfico en las redes de carreteras de la UE mediante la mejora de las características de seguridad de las infraestructuras viarias. Los objetivos específicos son los siguientes:

¹ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/es/pdf>.

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).

- mejorar el seguimiento de los resultados de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias;
- fomentar la armonización y la puesta en común de conocimientos entre los Estados miembros sobre esos procedimientos y requisitos;
- proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública;
- mejorar el despliegue de nuevas tecnologías; y
- trabajar en pro de un nivel elevado y homogéneo de seguridad viaria en todos los Estados miembros, utilizando de manera eficiente los limitados recursos financieros.

La Directiva revisada pretende alcanzar esos objetivos mediante la introducción de los siguientes cambios principales:

- ordenar que se apliquen la transparencia y el seguimiento de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras;
 - implantar la realización de una evaluación de las carreteras del conjunto de la red, en forma de procedimiento sistemático y proactivo de cartografía de los riesgos para evaluar la seguridad intrínseca o inherente de las carreteras de toda la UE;
 - ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva más allá de la red transeuropea de transporte (RTE-T) para incluir las autopistas y carreteras principales fuera de la red, así como todas las carreteras situadas fuera de las zonas urbana que se construyan total o parcialmente con fondos de la UE;
 - establecer requisitos generales de las características de las señales y marcas viales para facilitar el despliegue de sistemas de movilidad cooperativa, conectada y automatizada; y
 - hacer obligatorio que se tenga en cuenta sistemáticamente a los usuarios vulnerables de la vía pública en todos los procedimientos de gestión de la seguridad vial.
- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La iniciativa aspira a resolver las deficiencias de la Directiva 2008/96/CE.

Está estrechamente ligada a la propuesta de revisión del Reglamento sobre la seguridad general de los vehículos³ y del Reglamento sobre la protección de los peatones⁴. La propuesta tiene por objeto mejorar las normas sobre la seguridad de los vehículos por medio de dispositivos adicionales de seguridad, como los sistemas de seguridad activa destinados a prevenir los accidentes, y dispositivos para proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública. Las dos iniciativas están interrelacionadas en los casos en que la tecnología de los vehículos se basa en las infraestructuras (por ejemplo, marcas viales visibles a fin de apoyar al sistema de ayuda para mantenerse en el carril).

³ Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009).

⁴ Reglamento (CE) n.º 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública (DO L 35 de 4.2.2009).

En cuanto a los avances tecnológicos, la propuesta también está estrechamente vinculada a las iniciativas que forman parte de la Estrategia de la Comisión sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos (STI cooperativos)⁵.

Todas estas iniciativas se inscriben en el marco de una amplia serie de medidas relativas a la seguridad vial desde la perspectiva del «sistema seguro».

La relación entre la Directiva GSIV y la Directiva 2004/54/CE, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras (en lo sucesivo, «la Directiva sobre túneles») se ha evaluado como parte del proceso de adecuación regulatoria y simplificación.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta se inscribe en la prioridad de la Comisión Juncker relativa a una Europa que proteja, empodere y defienda, y forma parte de los esfuerzos de la Comisión por acercar a los europeos a la UE convirtiendo la protección de estos en una prioridad. También contribuye a la aplicación del pilar europeo de derechos sociales, que establece que «toda persona tiene derecho a acceder a servicios esenciales de alta calidad, incluido el transporte».

Está en consonancia con los objetivos establecidos en el Libro Blanco del Transporte de 2011⁶ y en las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020⁷, y forma parte del nuevo marco de la política de seguridad vial de la UE 2020-2030. Es coherente con los esfuerzos realizados por la Comisión para facilitar el despliegue de soluciones de movilidad conectada, cooperativa y automatizada, en particular la [Comunicación MCCA], y forma parte del tercer paquete de medidas de movilidad presentado como parte de las propuestas de la Unión de la Energía.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La UE tiene competencia compartida en el ámbito de la seguridad de los transportes, tal como se establece en el artículo 4 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). La propuesta se basa en el artículo 91, apartado 1, letra c), del TFUE, que constituye la base de la adopción de medidas para mejorar la seguridad de los transportes, incluida la seguridad vial. Como la competencia es compartida, son aplicables las consideraciones de subsidiariedad.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Las externalidades negativas de los accidentes de tráfico, incluidas las víctimas mortales de estos y la congestión vial, son problemas transfronterizos que no pueden resolverse solo con una actuación nacional o local. A fin de alcanzar y mantener un elevado nivel de seguridad vial en toda la UE, la red principal de carreteras requiere la utilización selectiva de procedimientos armonizados de gestión de la seguridad vial dentro de un marco reglamentario adecuado y proporcionado. El grado necesario de movilidad segura para los componentes

⁵ Comunicación de la Comisión «Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos, un hito hacia la movilidad cooperativa, conectada y automatizada» [COM(2016) 766 final].

⁶ Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» [COM(2011) 144 final].

⁷ Comunicación de la Comisión «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 [COM(2010) 389 final].

clave de la red de carreteras de la UE no se podría alcanzar sin una intervención a nivel de la UE, ya que las medidas voluntarias no cuentan con el apoyo de todos los Estados miembros.

La evaluación *ex post* y las consultas llevadas a cabo como parte de la evaluación de impacto⁸ han confirmado que la Directiva vigente ha dado sus frutos y goza de una amplia aceptación entre los Estados miembros y las partes interesadas. Actualizar el marco para incluir los nuevos avances y aumentar su eficiencia y eficacia es, por lo tanto, una respuesta lógica a estas consideraciones.

Sobre la ampliación del ámbito de aplicación más allá de la red RTE-T, es evidente que la carreteras de la red RTE-T dependen de vías de enlace que unen centros importantes de actividad económica a la red RTE-T. Muchas de las carreteras que no forman parte de la red RTE-T son importantes para el funcionamiento global del transporte por carretera dentro de la UE y soportan un volumen significativo de tráfico nacional e internacional. Los niveles de seguridad vial en tales vías pueden ser considerablemente más bajos que los de las propias carreteras de la RTE-T, que solo representan el 8 % de las víctimas mortales en la UE.

La evaluación *ex post* ha puesto de manifiesto que los Estados miembros que llevan algún tiempo aplicando procedimientos GSIV a sus carreteras nacionales presentan unas características mucho mejores en cuanto a la seguridad vial que los Estados miembros que no lo hacen. Debido al gran volumen de tráfico, la red viaria principal de la UE representa un porcentaje elevado de víctimas mortales en comparación con la proporción de estas carreteras en toda la red (el 15 % de la red de carreteras fuera de las zonas urbanas en términos de kilómetros representa aproximadamente el 39 % de todas las víctimas mortales de accidentes de tráfico en la UE). Una acción coordinada de la UE sobre la red principal de carreteras (incluida la parte fuera de la RTE-T) contribuirá, pues, a alcanzar tanto el objetivo a medio plazo de la UE de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de aquí a 2030 como el objetivo a largo plazo de avanzar hacia las cero víctimas mortales en la carretera para 2050.

Sin la intervención de la UE, se mantendrían las diferencias actuales en los enfoques nacionales, y sin unas normas vinculantes de la UE muchos Estados miembros, especialmente aquellos con mayores tasas de mortalidad, no aplicarían sistemáticamente los principios de la Directiva. Dicha situación traería consigo la prolongación de unos pobres resultados en cuanto a la seguridad vial en esos Estados miembros, lo que también afectaría negativamente a las características en materia de seguridad vial de la UE en su conjunto.

Los principales beneficios de la actuación de la UE radican en la convergencia hacia unos niveles más elevados de seguridad de las infraestructuras en el conjunto de la UE, que es lo que pretende alcanzar la iniciativa. Viajar por toda la UE debe hacerse más seguro, con lo cual los países que cuentan resultados peores que los de otros podrán beneficiarse de la experiencia de los países más avanzados. Ello, a su vez, debería mejorar el funcionamiento del mercado interior, ofreciendo una experiencia de viaje con menos sobresaltos y más coherente en el transporte tanto de pasajeros como de mercancías, y apoyar el objetivo de la UE de reforzar la cohesión económica, social y territorial.

Sin la intervención de la UE, no se dispondría de ninguna descripción general comparable a escala de la UE del estado de la seguridad vial en las redes principales de carreteras de los Estados miembros y tampoco de medios comparables para asignar prioridades a la financiación de la UE.

⁸ SWD(2018) 175.

- **Proporcionalidad**

Las opciones de actuación examinadas en la evaluación de impacto representan diferentes grados de proporcionalidad en la consecución de los objetivos. Aunque todas las opciones de actuación consisten en medidas que ya han demostrado su eficacia a la hora de abordar el problema de las víctimas mortales y heridos graves producidos en accidentes de tráfico, la opción de mayor alcance era la menos proporcionada. La ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva a las redes principales de carreteras de los Estados miembros es proporcionada, ya que afecta a un relativamente modesto 15 % de la red de carreteras en cuanto a la longitud. Sin embargo, representan alrededor del 39 % de las víctimas mortales causadas por el tráfico en la UE.

Los costes para los Estados miembros son limitados en comparación con los beneficios, y la opción de actuación preferida es tres veces menos costosa y más flexible que la opción evaluada de mayor alcance.

- **Elección del instrumento**

Como el acto jurídico que se ha de modificar es una Directiva, el acto de modificación debe adoptar la misma forma.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente**

La Comisión publicó en 2015 los resultados de la evaluación *ex post* de la Directiva vigente⁹, que pueden resumirse como sigue:

- la Directiva ha desencadenado una manera distinta de pensar sobre la gestión de la seguridad vial y de hacerle frente;
- ha fomentado el uso generalizado de procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, que ahora están establecidos en todos los Estados miembros y se basan en un conjunto mínimo de normas obligatorias de la UE para gestionar las vías de la RTE-T;
- aporta un «lenguaje común» en cuanto a la aplicación de las medidas de seguridad de las infraestructuras viarias; y
- a nivel nacional ha impulsado un proceso operativo y normativo que no habría tenido lugar de esta forma tan generalizada sin la intervención de la UE.

Por otra parte, la Directiva no parece haber proporcionado un incentivo para extender el intercambio de buenas prácticas entre los Estados miembros. Además, el ámbito de aplicación de la Directiva se limita a las carreteras de la RTE-T, que son sobre todo autopistas y representan en torno al 8 % del total de víctimas mortales de la carretera en la UE. Sin embargo, la mayoría de los Estados miembros aplican con carácter voluntario a algunas partes de sus redes de carreteras fuera de la red RTE-T uno o varios de los procedimientos de gestión de la seguridad vial de la Directiva.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>

La evaluación no aportó ninguna prueba de que la integración de la Directiva con la Directiva sobre túneles pudiera mejorar más la seguridad de los túneles de carretera situados en la RTE-T.

- **Consultas con las partes interesadas**

Al preparar la evaluación de impacto de la presente propuesta, la Comisión llevó a cabo una serie de actividades de consulta de las partes interesadas. Algunas de estas participaron en el estudio de evaluación de impacto efectuado por un contratista externo (COWI). Se efectuaron las siguientes actividades de consulta:

- una conferencia de las partes interesadas organizada por la Comisión en marzo de 2017 en La Valeta, Malta;
- reuniones con algunas partes interesadas clave;
- una encuesta específica de las partes interesadas (efectuado por COWI);
- entrevistas individuales con partes interesadas seleccionadas (efectuadas por COWI);
- una consulta pública abierta, celebrada entre el 14 de junio y el 10 de septiembre de 2017; y
- reuniones del Comité de Seguridad de Túneles de Carretera y del Comité de Gestión de la Seguridad de las Infraestructuras Viarias.

Una gran mayoría de los encuestados consideró que el actual marco legislativo de la UE trata bien el problema de la seguridad vial en gran medida o en una medida aceptable, tanto en cuanto a la gestión de la seguridad de las infraestructuras como en cuanto a la seguridad de los túneles. No obstante, hicieron mención en particular a las siguientes cuestiones que plantea el marco actual: falta de armonización, falta de intercambio de información y ámbito de aplicación limitado.

Las partes interesadas que participaron en la conferencia de Malta en marzo de 2017 recomendaron que la Comisión revisara la Directiva GSIV para centrarse más en los resultados medidos y menos en los insumos, además de revisar los objetivos del programa (para la RTE-T) y los instrumentos financieros.

En conjunto, hubo casi unanimidad en cuanto a que se necesitan mejoras en el mantenimiento y reparación de las carreteras en servicio, en las características de seguridad de las carreteras en servicio y en la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública. Las opiniones estaban más divididas en cuanto a si es necesario introducir mejoras en la calidad del mobiliario para carreteras (tal como barreras de seguridad) y en la visibilidad de las señales y marcas viales. Sin embargo, una clara mayoría de los encuestados considera que sigue siendo necesario introducir estas mejoras. Hay un amplio acuerdo en cuanto a que deben existir unos requisitos mínimos comunes de la UE sobre las características de visibilidad de las señales y marcas viales.

La consulta pública abierta puso también de manifiesto un amplio acuerdo sobre la necesidad de utilizar metodologías comparables en toda la UE para medir la seguridad de las infraestructuras viarias.

En cuanto a la preparación para el despliegue de la movilidad cooperativa, conectada y autónoma, se manifestaron opiniones divergentes sobre si las infraestructuras físicas deben adaptarse a las necesidades de los vehículos con un alto grado de automatización o si los

vehículos deben desarrollarse de modo que puedan adaptarse a las infraestructuras existentes. La Comisión llegó a la conclusión de que será necesario cierto grado de armonización de las infraestructuras físicas para permitir el despliegue fluido de unos niveles de automatización más elevados y asegurar que los vehículos automatizados se desenvuelvan de forma segura en el tráfico mixto. Esta conclusión tiene el apoyo de un reciente informe del grupo operativo sobre automatización vial de la plataforma TM 2.0¹⁰ (compuesto por representantes de las autoridades públicas, prestadores de servicios, proveedores, fabricantes e investigadores).

Ciertos comentarios sobre las necesidades de los usuarios vulnerables de la vía pública pusieron de relieve la dificultad de establecer medidas concretas para determinados tipos de estos usuarios. En conjunto, la Comisión consideró que es preferible no establecer medidas específicas, sino más bien imponer una obligación general de tener en cuenta las necesidades de todos los grupos de usuarios vulnerables de la vía pública en los procedimientos de gestión de la seguridad vial y de buscar la solución más apropiada adaptada a las circunstancias locales.

Hubo divergencia de opiniones en cuanto a una posible ampliación del ámbito de aplicación de la legislación más allá de la red RTE-T. Las empresas privadas y ONG fueron más propensas a considerar que el ámbito de aplicación de la legislación debería abarcar todas las carreteras o todas las carreteras importantes y nacionales, mientras que las autoridades públicas tendían a pensar que el ámbito de aplicación debería limitarse a la red RTE-T. Algunos participantes de la encuesta específica de las partes interesadas mencionaron la reticencia de los Estados miembros a aceptar la ampliación a las carreteras fuera de la RTE-T por motivos de subsidiariedad. Un Estado miembro comentó que, aparte de la cuestión de la subsidiariedad, era preferible no ampliar el ámbito de aplicación de las Directivas (más allá de la RTE-T) a fin de mantener la posibilidad de adaptar los enfoques y disposiciones a las especificidades de las redes y sus gestores. Sin embargo, los encuestados también reconocieron el gran potencial de reducción del número de víctimas mortales, dado que la mayoría de los accidentes mortales ocurren fuera de la red RTE-T.

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte sostenía que el ámbito de aplicación de la legislación debería ampliarse para incluir todas las autopistas, todas las carreteras (co)financiadas por la UE y todas las carreteras rurales importantes y las vías urbanas importantes. Esto es necesario a la vista del nuevo objetivo de centrarse en la reducción del número de víctimas mortales y de heridos graves (debido a que una gran proporción de los heridos se produce en zonas urbanas) y porque los usuarios de la vía pública deben tener derecho a los mismos niveles de seguridad en todas las vías.

En conjunto, la Comisión consideró que está justificada y es proporcionada una ampliación limitada más allá de la RTE-T para abarcar las carreteras principales, que afectaría a un número mucho mayor de víctimas mortales sin imponer a los Estados miembros una carga de trabajo y unos costes desproporcionados.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La Comisión solicitó asesoramiento externo a través de un contrato para la realización de un estudio de apoyo con un consorcio encabezado por Ecorys y compuesto por expertos de COWI y SWOV, el cual se puso en marcha en septiembre de 2016. Las conclusiones del informe de evaluación de impacto se basan en el informe final de este contrato.

¹⁰ <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>

Además, un experto externo (el profesor George Yannis de la Universidad Técnica Nacional de Atenas) fue contratado para realizar un análisis complementario, una revisión científica y una validación adicional.

En los anexos del informe figura una lista no exhaustiva de estudios externos utilizados como base para la elaboración del informe de evaluación de impacto. En general, las fuentes utilizadas son numerosas, muy exhaustivas y representativas de los distintos grupos de partes interesadas.

- **Evaluación de impacto**

La iniciativa cuenta con el respaldo de una evaluación de impacto, la cual ha recibido del Comité de Control Reglamentario un dictamen favorable con reservas. El Comité formuló unas recomendaciones en las que pedía una mejor justificación y aclaraciones sobre los siguientes aspectos en particular:

- la contribución prevista de la iniciativa en el marco del enfoque global del «sistema seguro» de la seguridad vial, así como sus relaciones y complementariedad con la iniciativa paralela sobre la seguridad general de los vehículos y la protección de los peatones;
- la proporcionalidad de la opción de actuación preferida, en particular sobre las limitaciones financieras; y
- la necesidad de algunas conclusiones derivadas de las evaluaciones de la Directiva vigente, así como de la Directiva sobre túneles, y la manera de abordar cuestiones de control del cumplimiento.

Los comentarios se han tenido en cuenta en la evaluación de impacto revisada. Aportan explicaciones más completas, como se indica en el anexo I del informe de evaluación de impacto. Entre otros ajustes, se han introducido las siguientes modificaciones para abordar las cuestiones antes mencionadas:

- Se han añadido explicaciones del enfoque del «sistema seguro», la contribución de las distintas iniciativas, la relación con la iniciativa paralela sobre la seguridad general de los vehículos y la protección de los peatones y sus respectivas contribuciones al objetivo general.
- La falta de financiación se consideró una fuente de problemas, y se ha ampliado un objetivo específico para tener en cuenta las limitaciones financieras. Se han incluido los costes del cumplimiento para 2030 en relación con cada Estado miembro.
- Se han añadido detalles adicionales sobre las conclusiones de la evaluación *ex post*. También se ha explicado el enfoque propuesto para garantizar el cumplimiento de la legislación vigente.

Las posibles medidas se han combinado en seis opciones de actuación con diferentes niveles de ambición. Se han evaluado por separado las opciones de actuación que limitan la intervención a la RTE-T (opciones 1-3) y las que amplían el ámbito de aplicación más allá de la RTE-T (opciones A-C). Debido a la naturaleza complementaria de las medidas de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, las opciones 1 a 3 son alternativas, pero se basan unas en otras de forma gradual. Del mismo modo, las opciones de actuación (OA) que amplían las intervenciones más allá de la RTE-T son alternativas, pero se basan unas en otras.

La OA 1 implica un cambio mínimo con un coste mínimo, tiene en cuenta los inminentes cambios tecnológicos y propone modificaciones legislativas limitadas que pueden aplicarse de forma relativamente fácil y rápida. Incluye medidas no legislativas («blandas»), tales como el fomento de la puesta en común de conocimientos y el intercambio de mejores prácticas con el fin de favorecer la eficacia de los procedimientos de gestión ya incluidos en la Directiva vigente. Esta OA también introduce medidas legislativas destinadas a mejorar la transparencia de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, así como la clara obligación de que los procedimientos GSIV se centren en la evaluación de la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública. Por último, crea una mejor interfaz entre la Directiva GISV y la Directiva sobre túneles mediante la revisión de la Directiva GISV, prestando especial atención a las zonas de transición entre carreteras abiertas y túneles, y a las inspecciones conjuntas de estas zonas con la participación de personal de seguridad tanto de las carreteras como de los túneles.

La OA 2 va más lejos al incorporar elementos procedentes del enfoque del «sistema seguro». Introduce un nuevo procedimiento, la evaluación de las carreteras del conjunto de la red, para evaluar y comparar periódicamente la seguridad intrínseca de la red de carreteras con el fin de identificar de forma proactiva los tramos de carretera en los que sea necesario intensificar las inspecciones e intervenciones. Introduce asimismo requisitos generales de las características de determinados componentes de las infraestructuras viarias para facilitar el despliegue de la movilidad cooperativa, conectada y automatizada. También tiene el objetivo de resolver la falta de datos coherentes y comparables sobre el nivel de seguridad de la red de carreteras de la UE. El principio rector de la OA 2 consiste en que la legislación de la UE requiera a los Estados miembros que lleven a cabo los procedimientos GISV y les den el adecuado seguimiento para detectar una amplia gama de posibles riesgos de las infraestructuras viarias. No obstante, los Estados miembros conservarían la flexibilidad de decidir el nivel necesario de seguridad de las infraestructuras viarias. La elección de las soluciones técnicas adecuadas también seguiría correspondiendo a los Estados miembros, y la legislación de la UE se limitaría a establecer los requisitos generales de las características para apoyar el despliegue fluido de la MCCA (por ejemplo, legibilidad de las señales y marcas viales).

La OA 3 fija el nivel mínimo de seguridad que debe alcanzarse en las carreteras de la RTE-T y define unos requisitos mínimos de las características del mobiliario para carreteras. Esto supone un planteamiento orientado a los resultados que puede utilizarse para lograr un nivel uniforme de seguridad mínima en toda la red RTE-T. El nivel mínimo de seguridad que deba alcanzarse se fijaría a nivel de la UE. Los Estados miembros conservarían la flexibilidad de elegir las contramedidas de seguridad de las infraestructuras viarias.

Contrariamente a las OA 1-3, las OA A, B y C implican cierta ampliación de los procedimientos de la Directiva GSIV más allá de la RTE-T. Las ampliaciones se limitan a las carreteras nacionales o más importantes, que generalmente están representadas por las redes principales de carreteras de los Estados miembros.

La OA A incluye una única medida legislativa que establece que cualquier proyecto de carretera de la red nacional de carreteras financiado total o parcialmente con fondos de la UE debe estar sujeto a los procedimientos establecidos en la Directiva GSIV.

La OA B tiene por objeto hacer que los procedimientos GSIV ya establecidos se apliquen a una red de carreteras más amplia, con inclusión, en particular, de las autopistas y las carreteras concurridas de las redes principales de carreteras de los Estados miembros. Esta opción de actuación representa una ampliación obligatoria y moderadamente ambiciosa del

ámbito de aplicación de los procedimientos de la Directiva GSIV vigente. Solo tendría repercusión sobre los Estados miembros que aún no hayan ampliado la aplicación de estos procedimientos de forma voluntaria.

La OA C tiene por objetivo aplicar la filosofía de gestión proactiva de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red también a las redes principales de carreteras de los Estados miembros. Esta opción de actuación representa una ampliación más ambiciosa del ámbito de aplicación de los procedimientos GSIV revisados a una red viaria más grande (incluidas las autopistas y las carreteras principales), más allá de la RTE-T.

La evaluación de impacto ha determinado que la opción preferida es una combinación de la opción 2 y de la opción C.

Esta combinación podría salvar más de 3 200 vidas y evitar más de 20 700 heridos graves en el periodo 2020-2030 respecto a la situación de referencia (14 650 vidas salvadas y 97 502 heridos graves evitados en 2020-2050). Solo en 2030, las medidas de infraestructuras viarias tendrían como efecto salvar 562 vidas y evitar 3 675 heridos graves.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

En consonancia con el programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT), se ha evaluado la posibilidad de simplificación administrativa, en particular mediante la fusión de la Directiva GSIV con la Directiva sobre túneles. La evaluación de impacto y la consulta a las partes interesadas no han puesto de manifiesto ningún beneficio para la seguridad vial si se fusionan las Directivas. Como no se han señalado ninguna reducción de la carga administrativa, dicha fusión no se considera útil ni deseable.

La propuesta introduce un nuevo procedimiento GSIV proactivo y basado en el riesgo, la evaluación de las carreteras del conjunto de la red, sin aumentar el número total de procedimientos. Esto se consigue integrando los elementos útiles de un anterior procedimiento reactivo (en particular, la identificación de las zonas con alta concentración de accidentes) en los procedimientos aplicables a las carreteras en explotación.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la UE, aunque la evaluación de las carreteras del conjunto de la red podría utilizarse como criterio para orientar el gasto de la UE.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La evaluación de impacto ha detectado una serie de posibles indicadores de progreso que pueden utilizarse para el seguimiento de los avances. La propuesta evita las cargas administrativas indebidas a los Estados miembros, limitando las obligaciones de presentación de informes al indicador de resultados clave, que es la valoración de la seguridad de las carreteras incluidas en los procedimientos.

Para evaluar el impacto de la legislación, sería necesario también proceder a una evaluación en profundidad una vez se hayan introducido todas las modificaciones. El calendario adecuado para esta evaluación se determinará después de que el nuevo marco haya pasado a ser aplicable en su totalidad.

- **Documentos explicativos (en el caso de las Directivas)**

Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación de la propuesta y el hecho de que solo modifica la Directiva 2008/96/CE, que todos los Estados miembros han transpuesto ya plenamente, no parece justificado ni proporcionado exigir más documentos explicativos.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 1, apartado 1, se ha modificado para incluir las referencias a un nuevo procedimiento de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias y a otro al que se le ha cambiado el nombre («evaluación de las carreteras del conjunto de la red» e «inspección de seguridad vial», respectivamente).

El artículo 1, apartado 2, se modifica para reflejar la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva, incluyendo en este las autopistas y carreteras principales fuera de la red RTE-T a fin de extender la obligación de aplicar los procedimientos de la Directiva específicamente a las carreteras concurridas que conectan las principales ciudades y regiones.

El artículo 1, apartado 3, se modifica para hacer obligatoria la aplicación de la Directiva a cualquier proyecto de infraestructura viaria fuera de las zonas urbanas que se lleve a cabo utilizando financiación de la UE, a fin de garantizar que los fondos de la UE no se utilizan para construir carreteras potencialmente peligrosas.

El artículo 2, punto 1, se modifica para dar una definición actualizada de la «red transeuropea de carreteras», de conformidad con la definición establecida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Se insertan unos puntos 2 *bis* y 2 *ter* en el artículo 2 para proporcionar las definiciones de «autopista» y «carretera principal», necesarias debido a la ampliación del ámbito de aplicación de la legislación.

Se añade un punto 2 *quater* en el artículo 2 para proporcionar la definición de «evaluación de las carreteras del conjunto de la red», que es un nuevo procedimiento de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias proactivo y basado en el riesgo (en sustitución del actual procedimiento de «clasificación y gestión de la seguridad de la red de carreteras en explotación» contemplado en el artículo 5, que es de carácter reactivo).

Se suprime el punto 5 del artículo 2 porque el método de la «clasificación de tramos de carretera con alta concentración de accidentes» se integra en el nuevo procedimiento de «evaluación de las carreteras del conjunto de la red» y en las inspecciones de seguridad vial.

El artículo 2, punto 7, se modifica para dar una definición actualizada de «inspección de seguridad vial» a fin de aclarar el carácter específico de este procedimiento y distinguirlo del nuevo procedimiento de «evaluación de las carreteras del conjunto de la red».

Se introduce un punto 10 en el artículo 2 a fin de proporcionar una definición de «usuarios vulnerables de la vía pública», que se encuentran sobrerrepresentados entre las víctimas

mortales y heridos graves producidos en accidentes de tráfico y requieren por tanto una atención especial en la aplicación de los procedimientos de la Directiva.

El artículo 5 se revisa para sustituir el actual procedimiento reactivo de «clasificación y gestión de la seguridad de la red de carreteras en explotación» por el nuevo procedimiento proactivo y basado en el riesgo de «evaluación de las carreteras del conjunto de la red». La evaluación de las carreteras del conjunto de la red es un procedimiento proactivo y basado en el riesgo de todas las vías incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva para evaluar y comparar la seguridad intrínseca o inherente de la infraestructura viaria en servicio a fin de determinar las áreas con mayor necesidad de inspección e intervención y reforzar el componente de infraestructuras del enfoque del «sistema seguro». Este nuevo procedimiento tiene en cuenta los datos históricos de accidentes y la existencia de tramos de carretera con alta concentración de accidentes ya identificados. Asimismo, evalúa de forma sistemática y proactiva los riesgos que entraña la infraestructura viaria, tales como sus características geométricas, la presencia de intersecciones y pasos a nivel, la existencia de obstáculos en los márgenes de las carreteras y la disponibilidad de sistemas viales de contención adecuados. De esta manera se proporcionará un fuerte incentivo para hacer el seguimiento de las conclusiones y para orientar específicamente las inversiones en las áreas de mayor riesgo.

El artículo 6, apartado 1, se modifica para vincular la identificación de los tramos de carretera seleccionados para las inspecciones de seguridad vial con las conclusiones de la evaluación de las carreteras del conjunto de la red realizada de conformidad con el artículo 5.

Se revisa el artículo 6, apartado 3, para exigir inspecciones conjuntas de seguridad vial en las áreas de transición entre las carreteras incluidas en el ámbito de la presente Directiva y los túneles de carretera incluidos en el de la Directiva 2004/54/CE. Esta disposición está concebida para garantizar una mejor cooperación entre los organismos competentes responsables de la seguridad vial y los de la seguridad en los túneles, puesto que se considera generalmente que estas áreas de transición son las zonas de los túneles de carreteras más propensas a la producción de accidentes.

Se inserta un artículo 6 *bis* para introducir el seguimiento adecuado de todos los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias recogidos en la Directiva GSIV. La falta de seguimiento es una de las principales deficiencias detectadas en la evaluación de la Directiva GSIV y en la evaluación de impacto. Esta disposición exigirá en particular que esté justificada y debidamente motivada toda decisión sobre si debe hacerse el seguimiento de una recomendación formulada a raíz de una inspección de seguridad vial.

Se inserta un artículo 6 *ter* para proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública. La necesidad de proteger mejor a estos usuarios se ha puesto de relieve en la preparación de la evaluación de impacto, en particular por las partes interesadas pertinentes. Este artículo estipula que cada procedimiento GSIV evalúe aparte la situación de los usuarios vulnerables de la vía pública.

Se inserta un artículo 6 *quater* para exigir que las señales y marcas viales se apliquen y mantengan de tal forma que se garantice que pueden reconocerse de manera fiable. Se trata de una medida pensada para garantizar una experiencia de viaje coherente para los usuarios de la vía pública, con el fin de ayudar a desarrollar sistemas de movilidad conectada y autónoma, y garantizar que se tienen en consideración los requisitos del envejecimiento de la población, haciendo que las señales y marcas viales sean fáciles de reconocer.

Se inserta un artículo 11 *bis* a fin de establecer el requisito de que los Estados miembros presenten informes sobre la aplicación y los resultados de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. En particular, se exige a los Estados miembros que clasifiquen sus redes de carreteras según el nivel de riesgo determinado en las evaluaciones de las carreteras de toda la red. En la Directiva actual no se recogen requisitos de presentación de informes, lo que hace muy difícil el seguimiento de los avances, la evaluación comparativa y el seguimiento de las conclusiones a escala de la UE. Los requisitos de presentación de informes son fundamentales para garantizar que la seguridad intrínseca de la red de carreteras puede medirse y comunicarse a los usuarios de la vía pública y que se acelera la tendencia a la convergencia de las características de la seguridad vial en toda la UE.

En el anexo II se introducen nuevos requisitos para garantizar que en la aplicación de las auditorías de seguridad vial se tienen en cuenta las necesidades de los usuarios vulnerables de la vía pública.

Se inserta un nuevo anexo II *bis* para enumerar los elementos de las inspecciones de seguridad viaria, ya que su principal objetivo debe ser la mejora de la seguridad de las carreteras en servicio.

El anexo III se sustituye por un nuevo anexo en el que se enumeran los elementos del nuevo procedimiento de «evaluación de las carreteras de toda la red». Entre estos elementos se incluyen información general sobre las carreteras evaluadas, datos de siniestralidad y volúmenes de tráfico, características operativas, consideraciones específicas sobre el trazado de la carretera y características de seguridad y riesgos comunes para garantizar que puede evaluarse correctamente la seguridad intrínseca de las vías.

El anexo IV se modifica para aclarar que la descripción de la ubicación exacta de los accidentes incluye las coordenadas GNSS.

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 Europeo¹¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹²,

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»)¹³. Sin embargo, los avances hacia el logro de estos objetivos se ha estancado en los últimos años.
- (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 Consejo¹⁴ 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

¹¹ DO C de , p. .

¹² DO C de , p. .

¹³ Comunicación de la Comisión «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» [COM(2010) 389 final].

¹⁴ 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).

la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵ 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 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.
- (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.
- (7) La evaluación de las carreteras de toda la red sobre la base del riesgo se ha revelado como una herramienta eficiente y efectiva para identificar 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 de su potencial a fin de generar mejoras de la seguridad en toda la red. El conjunto de la red de carreteras incluida 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 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.
- (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 ponen en marcha lo antes posible.
- (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.
- (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 Consejo¹⁶ 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

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

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) El diseño y mantenimiento de las señales y marcas viales es un elemento importante a la hora de garantizar la seguridad de la infraestructura viaria, especialmente teniendo en cuenta el desarrollo de vehículos equipados con sistemas de asistencia al conductor o niveles de automatización más elevados. En particular, es necesario velar por que las señales y marcas viales puedan ser reconocidas con facilidad y de forma fiable por dichos vehículos.
- (14) A fin de lograr la transparencia y mejorar la rendición de cuentas, deben presentarse informes sobre los indicadores clave de las características.
- (15) La publicación de los resultados de las evaluaciones de las carreteras del conjunto de la red debe hacer que pueda compararse el nivel de seguridad intrínseca 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 resultado 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 2016¹⁷. 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.
- (18) Son necesarias medidas específicas para la mejora continua de las prácticas de gestión de la seguridad y para facilitar el reconocimiento de las señales y marcas viales por los vehículos equipados con sistemas de asistencia al conductor o niveles de

¹⁷ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

automatización más elevados. 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 Consejo¹⁸.

(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:

«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 las carreteras del conjunto de la red por parte de los Estados miembros.

2. La presente Directiva se aplicará a todas las carreteras integrantes de la red transeuropea, a las autopistas y a las carreteras principales, independientemente de que se encuentren en fase de diseño, de construcción o de explotación.

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 y que se lleven a cabo total o parcialmente utilizando financiación de la Unión.»;

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

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

«1) “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* a 2 *quater* 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;

¹⁸ 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).

2 *ter*) “carretera principal”: una carretera que no es una autopista pero que conecta grandes ciudades o regiones, y se define como carretera principal en el EuroRegionalMap producido por las agencias nacionales de cartografía y catastro de Europa;

2 *quater*) “evaluación de las carreteras del conjunto de la red”: una evaluación de la seguridad de la red de carreteras incluida en el ámbito de aplicación de la presente Directiva a fin de comparar el riesgo de que se produzcan accidentes y de que el impacto sea grave;»;

a) se suprime el punto 5;

b) los puntos 6 y 7 se sustituyen por el texto siguiente:

«6) “valoración de la seguridad”: la clasificación en categorías de los tramos de la red de carreteras en servicio, según su seguridad inherente medida objetivamente;

7) “inspección de seguridad vial”: una inspección específica *in situ* de una carretera o tramo de carretera en servicio para detectar las condiciones peligrosas, fallos y deficiencias que aumentan el riesgo de accidentes y lesiones;»;

c) 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 las carreteras del conjunto de la red

1. Los Estados miembros velarán por que se lleve a cabo una evaluación de las carreteras del conjunto de la red en toda la red de carreteras en explotación incluidas en el ámbito de la presente Directiva. Las evaluaciones de las carreteras del conjunto de la red comprenderán una inspección visual, un análisis de los datos históricos de siniestralidad y de los volúmenes de tráfico, y una evaluación del riesgo de que se produzcan accidentes y de que el impacto sea grave. Los Estados miembros velarán por que la primera evaluación se lleve a cabo a más tardar en 2025. Las evaluaciones 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 las carreteras del conjunto de la red, los Estados miembros incluirán los elementos recogidos en el anexo III.

3. Sobre la base de los resultados de la evaluación mencionada en el apartado 1, los Estados miembros clasificarán todos los tramos de la red de carreteras en no menos de tres categorías según su seguridad intrínseca.

4. Los Estados miembros velarán por que el órgano competente lleve a cabo las evaluaciones de las carreteras del conjunto de la red.

5. 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.»;

4) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Inspecciones de seguridad vial»;

b) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros velarán por que se lleven a cabo inspecciones de seguridad vial en la red de carreteras con vistas a la identificación de las características relacionadas con la seguridad vial y a la prevención de accidentes. La selección de los tramos de carretera objeto de esta inspección se efectuará sobre la base de los resultados de la evaluación realizada de conformidad con el artículo 5, dándose prioridad a los tramos de riesgo elevado.»;

c) los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Al realizar las inspecciones de seguridad vial, los Estados miembros incluirán los elementos establecidos en el anexo II *bis*.

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 a través de inspecciones conjuntas de seguridad vial con la participación de los órganos competentes de la aplicación de la presente Directiva y los de la Directiva 2004/54/CE. Las inspecciones conjuntas de seguridad vial se llevarán a cabo al menos cada tres 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 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.

2. Los Estados miembros velarán por que las conclusiones de las inspecciones de seguridad vial realizadas conforme al artículo 6 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 más la seguridad de las infraestructuras viarias y definir 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 brindan la oportunidad de aplicar medidas con un elevado índice de rentabilidad.

4. Los Estados miembros prepararán 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. Al elaborar el plan de acción, los Estados miembros darán prioridad a los tramos de carretera con elevado potencial de mejora de la seguridad vial, teniendo en cuenta las intervenciones con elevada rentabilidad.

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. Los Estados miembros velarán por que las señales y marcas viales se diseñen y mantengan adecuadamente, de manera que puedan ser reconocidas de manera fácil y fiable tanto por conductores humanos como por vehículos equipados con sistemas de asistencia al conductor o niveles de automatización más elevados.

2. La Comisión elaborará requisitos de características generales para facilitar el reconocimiento de las señales y marcas viales. A tal fin, la Comisión adoptará un acto de ejecución de conformidad con el procedimiento contemplado en 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, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión estará asistida por el Comité contemplado en el artículo 13. En la medida en que se requiera la adopción de medidas específicas, estas se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 13, apartado 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 [OP: *please insert the YEAR calculated 24 months following the entry into force*] y posteriormente cada tres años sobre el porcentaje de la red de carreteras estudiado en la evaluación de las carreteras del conjunto de la red en los tres años anteriores, y la calificación de seguridad de los tramos de carretera evaluados por categoría de usuarios de la vía pública.»;

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

«Artículo 12

Adaptación al progreso técnico

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

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

«Artículo 12 *bis*

Actos delegados

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 otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].
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 sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.
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) El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 13

Procedimiento del comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
 2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.»;
- 12) Los anexos se modificarán tal como se establece en el anexo de la presente Directiva.

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 [OP: *please insert the DATE calculated 18 months following the entry into force*]. 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