

## I

(Actos legislativos)

## DIRECTIVAS

### DIRECTIVA (UE) 2019/1936 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de octubre de 2019

#### 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,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 20 de julio de 2010, titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» establecía los objetivos estratégicos de la Unión de 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. Sin embargo, los avances hacia el logro de estos objetivos se han estancado en los últimos años. El 8 de junio de 2017, en sus conclusiones sobre la seguridad vial en refrendo de la Declaración de La Valeta de marzo de 2017, el Consejo suscribió un nuevo objetivo intermedio que consiste en reducir a la mitad el número de heridos graves de aquí a 2030 respecto al nivel de 2020. Por tanto, es necesario incrementar los esfuerzos para alcanzar esos dos objetivos.
- (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 garantizar que los accidentes de tráfico no ocasionen lesiones graves o mortales. En particular, unas carreteras bien diseñadas, con un adecuado mantenimiento y bien marcadas y señalizadas deben reducir la probabilidad de que se produzcan accidentes de tráfico, mientras que las carreteras «clementes» (carreteras diseñadas de forma inteligente para que los errores de conducción no tengan inmediatamente consecuencias graves o mortales) deben reducir la gravedad de los accidentes. La Comisión debe proporcionar orientaciones para la construcción y el mantenimiento de «márgenes de carretera clementes», basándose en la experiencia de todos los Estados miembros.
- (3) Las carreteras de la red transeuropea de transporte (RTE-T) definida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> 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 («GSIV») aplicados en la RTE-T 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 Consejo <sup>(5)</sup> que los Estados miembros que vienen aplicando de forma voluntaria a sus carreteras nacionales que no forman parte de la RTE-T los principios de GSIV han conseguido en cuanto a la seguridad vial unos resultados mucho mejores que los Estados miembros que no lo hacen. Por tanto, también conviene que estos principios GSIV se apliquen a otras partes de la red europea de carreteras.

<sup>(1)</sup> DO C 62 de 15.2.2019, p. 261.

<sup>(2)</sup> DO C 168 de 16.5.2019, p. 81.

<sup>(3)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 4 de abril de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 7 de octubre de 2019.

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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) Es importante que a los tramos de carretera construidos sobre puentes y los tramos de carretera que atraviesan túneles que forman parte de la red incluida en el ámbito de aplicación de la presente Directiva también se les aplique la presente Directiva en lo que respecta a la seguridad vial, a excepción de los túneles a los que se les aplique la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(6)</sup>.
- (6) Por razones de seguridad vial, es importante que las entradas y salidas de las zonas de estacionamiento a lo largo de la red incluida en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, en particular las autopistas y las carreteras principales, también estén cubiertas por la presente Directiva.
- (7) Las condiciones estacionales difieren sustancialmente entre los Estados miembros y las regiones. Por tanto, es importante que estas condiciones se tengan debidamente en cuenta en las disposiciones nacionales de transposición de la presente Directiva.
- (8) 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 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.
- (9) A fin de garantizar que dicha ampliación del ámbito de aplicación surta el efecto deseado, es lógico que las carreteras principales distintas de las autopistas incluyan todas las carreteras que pertenecen a la categoría más alta de carreteras situada por debajo de la categoría de autopista en la clasificación nacional de carreteras. Por esta misma razón, debe alentarse a los Estados miembros a que garanticen que al menos todas las carreteras a las que se aplicaba la Directiva 2008/96/CE antes de la entrada en vigor de la presente Directiva, incluso de forma voluntaria, sigan sujetas a lo dispuesto en la presente Directiva.
- (10) La aplicación obligatoria de los procedimientos establecidos en 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 peligrosas.
- (11) 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 legislación en materia de circulación vial. Las Partes contratantes deben respetar la Convención de Ginebra sobre la Circulación Vial de las Naciones Unidas, de 19 de septiembre de 1949, y la Convención de Viena sobre la circulación vial, de 8 de noviembre de 1968, así como la Convención de Viena sobre la señalización vial, de 8 de noviembre de 1968.
- (12) La evaluación de la seguridad de las carreteras 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 incluida en el ámbito de la presente Directiva debe, por tanto, evaluarse sistemáticamente, empleando, entre otros datos recopilados por medios electrónicos y digitales, para aumentar la seguridad vial en toda la Unión.
- (13) 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 la 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, se deben conseguir las mejoras más importantes.
- (14) A fin de mejorar la calidad, la objetividad y la eficiencia de los procedimientos GSIV, conviene permitir a los Estados miembros que aprovechen, cuando proceda, las tecnologías en continua 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.
- (15) 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 garantizar la puesta en marcha de las intervenciones necesarias lo antes posible. En particular, debe efectuarse un seguimiento de las conclusiones de la evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red, ya sea por medio de inspecciones específicas de seguridad vial o, de ser posible y rentable, mediante la adopción de medidas correctoras directas encaminadas a eliminar o reducir los riesgos para la seguridad vial sin imponer cargas administrativas indebidas.

<sup>(6)</sup> 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).

- (16) 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.
- (17) La financiación y los incentivos financieros a escala de la Unión pueden utilizarse, con arreglo a las condiciones aplicables, para proporcionar apoyo a dicha inversión, complementando la inversión y los incentivos nacionales correspondientes.
- (18) 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 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 incluida en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.
- (19) Los usuarios vulnerables de la vía pública representaron el 47 % de las víctimas mortales de accidentes de tráfico de la Unión en 2017. En consecuencia, garantizar que las necesidades de estos usuarios vulnerables de la vía pública se tengan en cuenta en todos los procedimientos GSIV y desarrollar requisitos de calidad para las infraestructuras destinadas a estos usuarios, debería mejorar su seguridad en la vía pública.
- (20) Para que los Estados miembros puedan mejorar sus procedimientos destinados a garantizar el uso operativo de sus señales y marcas viales, deben establecerse especificaciones comunes para fomentar la legibilidad y la detectabilidad efectivas de las señales y marcas viales por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor.
- (21) Mejorar la seguridad de los pasos a nivel es también una prioridad (es decir, señalización o mejora de las infraestructuras). Según el informe de la Agencia Ferroviaria Europea de 2018 sobre la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias en la Unión, en 2016 se produjeron 433 accidentes importantes en los 108 000 pasos a nivel existentes en la Unión, que se saldaron con 255 víctimas mortales y 217 personas con lesiones graves. Por tanto, deben identificarse los pasos a nivel que suponen un elevado riesgo para la seguridad, a fin de mejorarlos.
- (22) Las señales y marcas viales de gran calidad son esenciales para asistir a los conductores y a los vehículos conectados y automatizados. Las especificaciones comunes para las señales y marcas viales deben servir de base para allanar el camino hacia el despliegue de sistemas avanzados de movilidad conectada y automatizada. Sería preferible adoptar un enfoque europeo común, de conformidad con la Convención de Viena de 1968 sobre la señalización vial.
- (23) Para reforzar los resultados esperados de la aplicación de la presente Directiva y garantizar un nivel adecuado de seguridad en situaciones de emergencia, los Estados miembros podrían facilitar la cooperación entre sus servicios de protección civil, de respuesta de emergencia y de policía de tráfico, cuando proceda y especialmente en los tramos de carretera transfronterizos. En los casos en que sea necesaria la cooperación entre los Estados miembros en esas actividades, el Mecanismo de Protección Civil de la Unión, de conformidad con la Decisión 1313/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(7)</sup>, ofrece un marco a tal efecto.
- (24) Sin perjuicio de la legislación sobre contratación pública, en particular la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(8)</sup>, las especificaciones técnicas relativas a la seguridad deben hacerse públicas cuando la contratación pública se lleve a cabo en el sector de las infraestructuras viarias.
- (25) A fin de lograr la transparencia y mejorar la rendición de cuentas, deben presentarse informes sobre la valoración de la seguridad de las carreteras, de modo que los usuarios de la vía pública puedan ser informados sobre el estado de las infraestructuras y se aumente su sensibilización al respecto.
- (26) Debe fomentarse el intercambio de experiencias sobre las metodologías del «sistema seguro» entre los profesionales, así como el intercambio de información entre los auditores de seguridad vial.
- (27) La publicación de los resultados de las evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red debe hacer que pueda compararse el nivel de seguridad de las infraestructuras viarias en toda la Unión.

<sup>(7)</sup> Decisión n.º 1313/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, relativa a un Mecanismo de Protección Civil de la Unión (DO L 347 de 20.12.2013, p. 924).

<sup>(8)</sup> Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

- (28) 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 RTE-T 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, debido a que es necesaria una mejora en toda la Unión para garantizar la convergencia hacia niveles más elevados de seguridad de las infraestructuras viarias, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo 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.
- (29) A fin de garantizar que el contenido de los procedimientos GSIV siga reflejando los mejores conocimientos técnicos disponibles, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la adaptación de los anexos de la presente Directiva al progreso técnico. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación<sup>(9)</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben 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.
- (30) Son necesarias medidas específicas para la mejora continua de las prácticas de gestión de la seguridad vial y para facilitar el reconocimiento de las señales y marcas viales por los vehículos equipados con sistemas de asistencia al conductor o niveles de 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 Consejo<sup>(10)</sup>.
- (31) Por tanto, la Directiva 2008/96/CE debe modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

### Modificación de la Directiva 2008/96/CE

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

- 1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

#### «Artículo 1

#### **Objeto y ámbito de aplicación**

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 la 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 de carreteras, a las autopistas y a otras 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, 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, como las vías de circulación para bicicletas, o las carreteras que no están concebidas para la circulación general, como las carreteras de acceso a zonas industriales, agrícolas o forestales.
4. Los Estados miembros podrán eximir del ámbito de aplicación de la presente Directiva las carreteras principales con bajo nivel de riesgo para la seguridad, por motivos debidamente justificados relacionados con los volúmenes de tráfico y las estadísticas de accidentes.

<sup>(9)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>(10)</sup> 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).

Los Estados miembros podrán incluir en el ámbito de aplicación de la presente Directiva carreteras que no se mencionan en los apartados 2 y 3.

Cada Estado miembro notificará a la Comisión, a más tardar el 17 de diciembre de 2021, la lista de autopistas y carreteras principales de su territorio y, a partir de entonces, cualquier modificación posterior de la misma. Además, cada Estado miembro notificará a la Comisión la lista de carreteras que con arreglo al presente apartado están exentas o incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva y, a partir de entonces, cualquier modificación posterior de la misma.

La Comisión publicará la lista de carreteras notificadas de conformidad con el presente artículo.

5. La presente Directiva no se aplicará a los túneles de carretera a los que se aplica la Directiva 2004/54/CE.».

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 identificada en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*);

(\*) 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).»;

b) se insertan los puntos siguientes:

«1 bis. "autopista": una carretera, especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos motorizados, 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;

1 ter. "carretera principal": una carretera situada fuera de las zonas urbanas que conecta grandes ciudades o regiones y pertenece a la categoría más alta de carreteras por debajo de la categoría "autopista" en la clasificación nacional de carreteras en vigor el 26 de noviembre de 2019»;

c) se suprime el punto 5;

d) 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 específica de seguridad vial": una investigación específica para detectar 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»;

e) se inserta el punto siguiente:

«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»;

f) se añade el punto 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 usuarios de vehículos de motor de dos ruedas.».

3) En el artículo 4 se añade el apartado siguiente:

«6. En la auditoría inicial de la fase de diseño, la Comisión proporcionará orientaciones sobre el diseño de "márgenes de carretera clementes" y "carreteras evidentes y autoaplicativas", así como sobre los requisitos de calidad relativos a los usuarios vulnerables de la vía pública. Estas orientaciones se elaborarán en estrecha colaboración con los expertos de los Estados miembros.».

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

«Artículo 5

#### **Evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red**

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

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

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

b) 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.

3. Los Estados miembros garantizarán que la primera evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se lleve a cabo a más tardar en 2024. Las posteriores evaluaciones de la seguridad 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.

4. Al efectuar la evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red, los Estados miembros podrán tener en cuenta los elementos indicativos establecidos en el anexo III.

5. La Comisión proporcionará orientaciones sobre la metodología para la realización de evaluaciones sistemáticas de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red y de valoraciones de la seguridad.

6. Sobre la base 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 en no menos de tres categorías según su nivel de seguridad.».

5) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

#### **Inspecciones periódicas de seguridad vial»;**

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

«1. Los Estados miembros garantizarán 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.»;

c) se suprime el apartado 2;

d) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros garantizarán 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 con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, al menos cada seis años.».

6) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 6 bis

#### **Seguimiento de los procedimientos de las carreteras en explotación**

1. Los Estados miembros garantizarán 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, ya sea mediante inspecciones específicas de seguridad vial o mediante medidas correctoras directas.
2. Al efectuar las inspecciones específicas de seguridad vial los Estados miembros podrán tener en cuenta los elementos indicativos recogidos en el anexo II bis.
3. Las inspecciones específicas de seguridad vial serán realizadas por equipos de expertos. Uno de los miembros del equipo de expertos, como mínimo, deberá cumplir los requisitos establecidos en el artículo 9, apartado 4, letra a).
4. Los Estados miembros garantizarán 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.
5. Los Estados miembros garantizarán que se tomen medidas correctoras específicas principalmente 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.
6. 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 garantizarán 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 bis.

Artículo 6 quater

#### **Señales y marcas viales**

1. Los Estados miembros prestarán especial atención, en sus procedimientos actuales y futuros sobre señales y marcas viales, a la legibilidad y la detectabilidad por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor. Dichos procedimientos tendrán en cuenta especificaciones comunes cuando dichas especificaciones comunes se hayan establecido de conformidad con el apartado 3.
2. A más tardar en junio de 2021, un grupo de expertos creado por la Comisión evaluará la oportunidad de establecer especificaciones comunes, incluidos distintos elementos destinados a garantizar el uso operativo de señales y marcas viales, con el fin de fomentar la legibilidad y la detectabilidad efectivas de las señales y marcas viales por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor. Dicho grupo estará formado por expertos designados por los Estados miembros. La evaluación incluirá una consulta a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

La evaluación tomará en consideración, en particular, los elementos siguientes:

- a) la interacción entre las distintas tecnologías de asistencia al conductor y las infraestructuras;
  - b) el efecto de los fenómenos meteorológicos y atmosféricos, así como del tráfico, en las señales y marcas viales presentes en el territorio de la Unión;
  - c) el tipo y la frecuencia de tareas de mantenimiento que precisan las distintas tecnologías, incluida una estimación de los costes.
3. Teniendo en cuenta la evaluación a que se refiere el apartado 2, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para establecer especificaciones comunes relativas a los procedimientos de los Estados miembros a que se refiere el apartado 1, con el fin de garantizar el uso operativo de sus señales y marcas viales por lo que respecta a la legibilidad y detectabilidad efectivas de las señales y marcas viales por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13, apartado 2.

Los actos de ejecución a que se refiere el primer párrafo se entenderán sin perjuicio de la competencia del Comité Europeo de Normalización en lo que respecta a las normas relativas a las señales y marcas viales.

*Artículo 6 quinquies*

### **Información y transparencia**

La Comisión publicará un mapa europeo de la red de carreteras incluida en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, accesible en línea, en el que se destaquen las diferentes categorías a que se refiere el artículo 5, apartado 6.

*Artículo 6 sexies*

### **Notificación voluntaria**

Los Estados miembros tratarán de establecer un sistema nacional de notificación voluntaria, accesible en línea para todos los usuarios de la vía pública, con el fin de facilitar la recopilación de pormenores sobre los incidentes transmitidos por los usuarios de la vía pública y los vehículos, así como de cualquier otra información relacionada con la seguridad que el notificante perciba como un peligro real o potencial para la seguridad de las infraestructuras viarias.».

7) En el artículo 7, se inserta el apartado siguiente:

«1 bis. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para proporcionar 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.».

8) En el artículo 9, se inserta el apartado siguiente:

«1 bis. Por lo que se refiere a los auditores de seguridad vial que reciban su formación a partir del 17 de diciembre de 2024, los Estados miembros garantizarán que los programas de formación destinados a dichos auditores incluyan aspectos relacionados con los usuarios vulnerables de la vía pública y las infraestructuras para dichos usuarios.».

9) 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 información y mejores prácticas entre los Estados miembros que abarque, entre otras cosas, los programas de formación sobre seguridad vial, los proyectos existentes de seguridad de las infraestructuras viarias y la tecnología de seguridad vial probada.».

10) En el artículo 11, se suprime el apartado 2;

11) Se inserta el artículo 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 2025 sobre la clasificación de seguridad del conjunto de la red evaluada de conformidad con el artículo 5. En la medida de lo posible, el informe se basará en una metodología común. Si procede, el informe también recogerá la lista de disposiciones de las directrices nacionales actualizadas, incluidas, en particular, las mejoras en términos de progreso tecnológico y de protección de los usuarios vulnerables de la vía pública. A partir del 31 de octubre de 2025, dichos informes se presentarán cada cinco años.

2. Sobre la base de un análisis de los informes nacionales a que se refiere el apartado 1, por primera vez a más tardar el 31 de octubre de 2027 y posteriormente cada cinco años, la Comisión elaborará y presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva, en particular en relación con los elementos contemplados en el apartado 1, así como sobre posibles nuevas medidas, incluidas una revisión de la presente Directiva y las posibles adaptaciones al progreso técnico.».

12) 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.».



13) Se inserta el artículo 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 otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 16 de diciembre de 2019. 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 ella. 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 legislación (\*).
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 a partir de 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.

(\*) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»

14) 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 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*).
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

(\*) 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).»

15) Los anexos se modificarán tal como se establece en el anexo de la presente Directiva.

*Artículo 2*

#### **Transposición**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor a más tardar el 17 de diciembre de 2021 las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva modificativa. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una 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*

**Entrada en vigor**

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

*Artículo 4*

**Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de octubre de 2019.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

D. M. SASSOLI

*Por el Consejo*

*La Presidenta*

T. TUPPURAINEN

—

## ANEXO

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

1) El anexo I se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO I

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

b) en la sección 2, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) tráfico (por ejemplo, volumen del tráfico, clasificación del tráfico por tipo), incluidos los flujos estimados de peatones y bicicletas determinados a partir de los atributos de utilización de las fincas colindantes».

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 siguiente:

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

i) disposiciones relativas a los peatones,

ii) disposiciones relativas a los ciclistas, incluida la existencia de rutas alternativas o de separaciones del tráfico motorizado a gran velocidad,

iii) disposiciones relativas a los vehículos de motor de dos ruedas,

iv) densidad y situación de los pasos para peatones y ciclistas,

v) disposiciones relativas a los peatones y los ciclistas en las carreteras afectadas de la zona,

vi) separación de los peatones y los ciclistas del tráfico motorizado a gran velocidad o existencia de rutas alternativas directas en carreteras de clase inferior»;

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 anexo siguiente:

«ANEXO II bis

**ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS INSPECCIONES ESPECÍFICAS DE SEGURIDAD VIAL**

1. Trazado y sección transversal de la vía:

a) visibilidad y distancias de visibilidad;

b) límite de velocidad y zonas de limitación de velocidad;

- c) trazado evidente (es decir, "legibilidad del trazado" para los usuarios de la vía pública);
  - d) acceso a propiedades y proyectos colindantes;
  - e) acceso de los vehículos de emergencias y de servicio;
  - f) tratamientos en puentes y alcantarillas;
  - g) trazado de la carretera (arcenes, desniveles del firme, talud de desmonte y talud de terraplén).
2. Intersecciones y puntos de intercambio:
- a) adecuación del tipo de intersección/enlace.
  - b) geometría del trazado de la intersección/enlace;
  - c) visibilidad y legibilidad (percepción) de las intersecciones;
  - d) visibilidad en la intersección;
  - e) trazado de los carriles auxiliares en las intersecciones;
  - f) control del tráfico en las intersecciones (por ejemplo, señales de parada, semáforos, etc.);
  - g) presencia de pasos de peatones y de ciclistas.
3. Disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública:
- a) disposiciones relativas a los peatones;
  - b) disposiciones relativas a los ciclistas;
  - c) disposiciones relativas a los vehículos de motor de dos ruedas;
  - d) transporte público e infraestructuras;
  - e) pasos a nivel (con indicación, en particular, del tipo de paso y de si son con barreras, sin barreras, manuales o automatizados).
4. Iluminación, señales y marcas:
- a) señales viales coherentes, que no disminuyan la visibilidad;
  - b) legibilidad de las señales viales (localización, tamaño, color);
  - c) postes de señalización;
  - d) delimitación y marcas viales coherentes;
  - e) legibilidad de las marcas viales (localización, dimensiones y retrorreflectancia en condiciones secas y húmedas);
  - f) contraste adecuado de las marcas viales;
  - g) alumbrado de carreteras e intersecciones iluminadas;
  - h) equipos adecuados instalados en los márgenes de la carretera.

## 5. Semáforos:

- a) funcionamiento;
- b) visibilidad.

## 6. Objetos, zonas limpias y sistemas viales de contención:

- a) entorno de los márgenes de la carretera, incluida la vegetación;
- b) peligros en los márgenes de la carretera y distancia desde el borde de la calzada o de la vía para la circulación de bicicletas;
- c) adaptación beneficiosa para el usuario de los sistemas viales de contención (medianas y guardarraíles de seguridad a fin de evitar peligros a los usuarios vulnerables de la vía pública);
- d) terminaciones de los guardarraíles de seguridad;
- e) sistemas viales de contención adecuados en puentes y alcantarillas;
- f) vallas (en carreteras de acceso restringido).

## 7. Firme:

- a) defectos del firme;
- b) adherencia;
- c) material suelto/grava/piedras;
- d) encharcamiento y drenaje del agua.

## 8. Puentes y túneles:

- a) presencia y número de puentes;
- b) presencia y número de túneles;
- c) elementos visuales que representan un peligro para la seguridad de las infraestructuras.

## 9. Otras cuestiones:

- a) oferta de zonas seguras de estacionamiento y descanso;
- b) oferta para vehículos pesados;
- c) deslumbramiento por los faros;
- d) obras de carreteras;
- e) actividades peligrosas en los márgenes de la carretera;
- f) información adecuada en el material de los STI (por ejemplo, paneles de mensajes variables);
- g) animales y flora y fauna silvestres;
- h) advertencias de zona escolar (en su caso).».

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

«ANEXO III

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

1. Aspectos generales:

- a) tipo de carretera en relación con el tipo y tamaño de las regiones/ciudades que conecta;
- b) longitud del tramo de carretera;
- c) tipo de zona (rural, urbana);
- d) utilización del suelo (zonas educativas, comerciales, industriales y de fábricas, residenciales, agrícolas y ganaderas, sin desarrollar);
- e) densidad de puntos de acceso a las propiedades;
- f) presencia de vías de servicio (por ejemplo, para comercios);
- g) presencia de obras en la carretera;
- h) presencia de zonas de estacionamiento.

2. Volumen de tráfico:

- a) volumen de tráfico;
- b) volumen observado de motocicletas;
- c) volumen observado de peatones a ambos lados, señalando si es «a lo largo» o «cruzando»;
- d) volumen observado de bicicletas a ambos lados, señalando si es «a lo largo» o «cruzando»;
- e) volumen observado de vehículos pesados;
- f) flujo estimado de peatones determinado a partir de los atributos de utilización de las fincas colindantes;
- g) flujo estimado de bicicletas determinado a partir de los atributos de utilización de las fincas colindantes.

3. Datos relativos a los accidentes:

- a) número, localización y causas de víctimas mortales por grupo de usuarios de la vía pública;
- b) número y localización de heridos graves por grupo de usuarios de la vía pública.

4. Características operativas:

- a) límite de velocidad (general, para motocicletas, para camiones);
- b) velocidad de servicio (percentil 85);
- c) gestión de la velocidad y/o reducción del tráfico;
- d) presencia de servicios STI: alertas de congestión, paneles de mensajes variables;
- e) advertencias de zona escolar;
- f) presencia de guardias de cruce escolar en los períodos fijados.

## 5. Características geométricas:

- a) características de la sección transversal (número, tipo y anchura de los carriles, diseño y material de los arcenes de la mediana central, carriles para bicicletas, caminos peatonales, etc.), incluida su variabilidad;
- b) curvatura horizontal;
- c) pendiente y trazado vertical;
- d) visibilidad y distancias de visibilidad.

## 6. Objetos, zonas limpias y sistemas viales de contención:

- a) entorno de los márgenes de la carretera y zonas limpias;
- b) obstáculos fijos en los márgenes de la carretera (por ejemplo, farolas, árboles, etc.);
- c) distancia a los obstáculos desde los márgenes de la carretera;
- d) densidad de los obstáculos;
- e) bandas sonoras;
- f) sistemas viales de contención.

## 7. Puentes y túneles:

- a) presencia y número de puentes, así como la información pertinente acerca de ellos;
- b) presencia y número de túneles, así como la información pertinente acerca de ellos;
- c) elementos visuales que representan un peligro para la seguridad de las infraestructuras.

## 8. Intersecciones:

- a) tipo de intersección y número de ramas (indicando, en particular, el tipo de control y la presencia de giros protegidos);
- b) presencia de canalización;
- c) calidad de la intersección;
- d) volumen de las carreteras que se cruzan;
- e) presencia de pasos a nivel (con indicación, en particular, del tipo de cruce y de si son con barreras, sin barreras, manuales o automatizados).

## 9. Mantenimiento:

- a) defectos del firme;
- b) adherencia del firme;
- c) estado de los arcenes (incluida la vegetación);
- d) estado de las señales, marcas y delimitaciones;
- e) estado de los sistemas viales de contención.

10. Instalaciones para los usuarios vulnerables de la vía pública:
    - a) pasos de peatones y de ciclistas (cruces en superficie y separación de nivel);
    - b) pasos de ciclistas (cruces en superficie y separación de nivel);
    - c) vallas para peatones;
    - d) existencia de aceras o instalaciones aparte;
    - e) instalaciones para bicicletas y tipo de instalaciones (vías para la circulación de bicicletas, carril de bicicletas y otros);
    - f) calidad de los pasos de peatones en lo que respecta a la visibilidad y la señalización de cada instalación;
    - g) instalaciones de pasos de peatones y de ciclistas a la entrada de una carretera secundaria que se une a la red;
    - h) existencia de rutas alternativas para peatones y ciclistas cuando no existan instalaciones separadas.
  11. Elementos de los sistemas de pre-colisión y post-colisión para la reducción de las lesiones por accidente de tráfico y la mitigación de su gravedad:
    - a) centros operativos de la red y otras instalaciones de patrulla;
    - b) mecanismos para informar a los usuarios de la vía pública las condiciones de conducción con el fin de evitar accidentes o incidentes;
    - c) sistemas de detección automática de incidentes (DAI): sensores y cámaras;
    - d) sistemas de gestión de incidentes;
    - e) sistemas de comunicación con los servicios de emergencia.».
  - 5) El anexo IV se modifica como sigue:
    - a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. localización del accidente (lo más precisa posible), con indicación de las coordenadas GNSS;»;
    - b) el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. gravedad del accidente.».
-