

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento de sesión

A6-0050/2008

27.2.2008

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias
(COM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Helmuth Markov

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
mayoría de los votos emitidos
- **I Procedimiento de cooperación (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- **II Procedimiento de cooperación (segunda lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la posición común
- *** Dictamen conforme
mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los
casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE
y en el art. 7 del Tratado UE
- ***I Procedimiento de codecisión (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- ***II Procedimiento de codecisión (segunda lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la posición común
- ***III Procedimiento de codecisión (tercera lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

Enmiendas a un texto legislativo

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican ***en negrita y cursiva***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

ÍNDICE

Página

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO **Error!**
Bookmark not defined.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS **Error! Bookmark not defined.**

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA **Error!**
Bookmark not defined.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias
(COM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2006)0569),
 - Vistos el apartado 2 del artículo 251 y el apartado 1 del artículo 71 del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0331/2006),
 - Visto el artículo 51 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Industria, Investigación y Energía (A6-0050/2008),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

Texto de la Comisión

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1
Considerando 3 bis (nuevo)

(3 bis) Durante los últimos años se han producido grandes avances en los vehículos (medidas de seguridad, así como el diseño y la aplicación de nuevas tecnologías) que han contribuido a reducir las víctimas de los accidentes en carretera. Si se quiere alcanzar el objetivo fijado para 2010, es necesario actuar en más ámbitos. La gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias ofrece un amplio margen de mejora que es necesario aprovechar.

Enmienda 2
Considerando 4

(4) El establecimiento de procedimientos adecuados supone una herramienta esencial para mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias dentro de la red transeuropea de carreteras. Es preciso que las evaluaciones de impacto de la seguridad viaria muestren cuáles son, a nivel estratégico, las implicaciones de las diferentes alternativas de planificación de un proyecto de infraestructura. Por otro lado, las auditorías de impacto de la seguridad deben determinar, de forma pormenorizada, los elementos de riesgo de un proyecto de infraestructura. Así pues, resulta oportuno establecer los procedimientos que se han de seguir en esos dos ámbitos a fin de incrementar la seguridad de las infraestructuras viarias de la red transeuropea de carreteras, excluyendo al mismo tiempo los túneles de carretera cubiertos por la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para los túneles de la red transeuropea de carreteras.

(4) El establecimiento de procedimientos adecuados supone una herramienta esencial para mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias dentro de la red transeuropea de carreteras. Es preciso que las evaluaciones de impacto de la seguridad viaria muestren cuáles son, a nivel estratégico, las implicaciones de las diferentes alternativas de planificación de un proyecto de infraestructura. ***Los resultados de las evaluaciones de impacto de la seguridad viaria podrán integrarse en varios documentos.*** Por otro lado, las auditorías de impacto de la seguridad deben determinar, de forma pormenorizada, los elementos de riesgo de un proyecto de infraestructura. Así pues, resulta oportuno establecer los procedimientos que se han de seguir en esos dos ámbitos a fin de incrementar la seguridad de las infraestructuras viarias de la red transeuropea de carreteras, excluyendo al mismo tiempo los túneles de carretera cubiertos por la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para los túneles de la red transeuropea de carreteras.

Enmienda 3
Considerando 4

(4) El establecimiento de procedimientos adecuados supone una herramienta esencial para mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias dentro de la red transeuropea de carreteras. Es preciso que las evaluaciones de impacto de la seguridad viaria muestren cuáles son, a nivel estratégico, las implicaciones de las diferentes alternativas de planificación de un proyecto de infraestructura. Por otro lado, las auditorías de impacto de la seguridad deben determinar, de forma pormenorizada,

(4) El establecimiento de procedimientos adecuados supone una herramienta esencial para mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias dentro de la red transeuropea de carreteras. Es preciso que las evaluaciones de impacto de la seguridad viaria muestren cuáles son, a nivel estratégico, las implicaciones de las diferentes alternativas de planificación de un proyecto de infraestructura. Por otro lado, las auditorías de impacto de la seguridad deben determinar, de forma pormenorizada,

los elementos de riesgo de un proyecto de infraestructura. Así pues, resulta **oportuno establecer** los procedimientos que se han de seguir en esos dos ámbitos a fin de incrementar la seguridad de las infraestructuras viarias de la red transeuropea de carreteras, excluyendo al mismo tiempo los túneles de carretera cubiertos por la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para los túneles de la red transeuropea de carreteras.

los elementos de riesgo de un proyecto de infraestructura. Así pues, resulta **razonable desarrollar** los procedimientos que se han de seguir en esos dos ámbitos a fin de incrementar la seguridad de las infraestructuras viarias de la red transeuropea de carreteras, excluyendo al mismo tiempo los túneles de carretera cubiertos por la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para los túneles de la red transeuropea de carreteras.

Enmienda 4 Considerando 4

(4) El establecimiento de procedimientos adecuados supone una herramienta esencial para mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias dentro de la red transeuropea de carreteras. Es preciso que las evaluaciones de impacto de la seguridad viaria muestren cuáles son, a nivel estratégico, las implicaciones de las diferentes alternativas de planificación de un proyecto de infraestructura. Por otro lado, las auditorías de impacto de la seguridad deben determinar, de forma pormenorizada, los elementos de riesgo de un proyecto de infraestructura. Así pues, resulta oportuno establecer los procedimientos que se han de seguir en esos dos ámbitos a fin de incrementar la seguridad de las infraestructuras viarias de la red transeuropea de carreteras, excluyendo al mismo tiempo los túneles de carretera cubiertos por la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para los túneles de la red transeuropea de carreteras.

(4) El establecimiento de procedimientos adecuados supone una herramienta esencial para mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias dentro de la red transeuropea de carreteras. Es preciso que las evaluaciones de impacto de la seguridad viaria muestren cuáles son, a nivel estratégico, las implicaciones de las diferentes alternativas de planificación de un proyecto de infraestructura, **y sean decisivas para escoger un trazado**. Por otro lado, las auditorías de impacto de la seguridad deben determinar, de forma pormenorizada, los elementos de riesgo de un proyecto de infraestructura. Así pues, resulta oportuno establecer los procedimientos que se han de seguir en esos dos ámbitos a fin de incrementar la seguridad de las infraestructuras viarias de la red transeuropea de carreteras, excluyendo al mismo tiempo los túneles de carretera cubiertos por la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para los túneles de la red transeuropea de carreteras.

Justificación

Es necesario precisar en el texto de la Directiva que las evaluaciones de impacto de seguridad vial no sólo se hacen, sino que también se tienen debidamente en cuenta a la hora de elegir un trazado.

Enmienda 5

Considerando 4 bis (nuevo)

(4 bis) Diversos Estados miembros disponen ya de una gestión de la seguridad de la infraestructura viaria que funciona debidamente. Estos países deben tener la posibilidad de continuar utilizando sus métodos actuales.

Enmienda 6

Considerando 4 bis (nuevo)

(4 bis) La investigación es un instrumento esencial en la mejora de la seguridad de las carreteras europeas. El desarrollo y la demostración de componentes, medidas y métodos (incluyendo la telemática) y la difusión de los resultados de la investigación pueden desempeñar un papel importante en el aumento de la seguridad de la infraestructura viaria.

Justificación

En el 7º Programa Marco de Investigación y Desarrollo, se fijó un presupuesto sustancial para estimular la investigación europea, también en el ámbito de la seguridad de la infraestructura viaria (por ejemplo, el desarrollo de sistemas de ingeniería avanzados y metodologías de análisis de riesgos para el diseño de infraestructura). No obstante, la mejora de la difusión de la investigación comunitaria es esencial para alcanzar estos objetivos. En su Resolución sobre la revisión intermedia del programa de acción sobre seguridad viaria, el Parlamento Europeo pidió que se desarrollase una investigación exhaustiva y se estableciera una cooperación intensa entre todas las partes interesadas.

Enmienda 7

Considerando 5

(5) Es preciso incrementar el nivel de seguridad de las carreteras en servicio invirtiendo específicamente en aquellos tramos en que exista una mayor

(5) Es preciso incrementar el nivel de seguridad de las carreteras en servicio invirtiendo específicamente en aquellos tramos en que exista ***tanto*** una mayor

concentración de accidentes, **o** un mayor potencial de reducción de los mismos. Resulta oportuno dar a conocer a los conductores **con antelación** los tramos de carretera **en los que existe mayor riesgo** de accidentes a fin de que puedan adaptar su conducta al volante y observar con mayor rigor las normas de tráfico, en particular, los límites de velocidad.

concentración de accidentes **como** un mayor potencial de reducción de los mismos. Resulta oportuno dar a conocer a los conductores los tramos de carretera **con una elevada concentración** de accidentes a fin de que puedan adaptar su conducta al volante y observar con mayor rigor las normas de tráfico, en particular, los límites de velocidad.

Enmienda 8
Considerando 6

(6) La gestión de la seguridad de la red liberará su mayor potencial durante el periodo inmediatamente posterior a su aplicación. Una vez que se hayan tratado los tramos de carretera **en que el riesgo** de accidentes **es más elevado** y se hayan adoptado las oportunas medidas correctoras, las inspecciones de seguridad adquirirán mayor protagonismo, en su calidad de acciones preventivas. Las inspecciones periódicas constituyen una herramienta esencial con vistas a la prevención de los eventuales peligros que amenazan a los usuarios de la carretera, incluidos los más vulnerables, también por lo que respecta a las obras viarias.

(6) La gestión de la seguridad de la red liberará su mayor potencial durante el periodo inmediatamente posterior a su aplicación. Una vez que se hayan tratado los tramos de carretera **con una elevada concentración** de accidentes y se hayan adoptado las oportunas medidas correctoras, las inspecciones de seguridad adquirirán mayor protagonismo, en su calidad de acciones preventivas. Las inspecciones periódicas constituyen una herramienta esencial con vistas a la prevención de los eventuales peligros que amenazan a los usuarios de la carretera, incluidos los más vulnerables, también por lo que respecta a las obras viarias.

Enmienda 9
Considerando 7 bis (nuevo)

(7 bis) Con vistas a la mejora de la seguridad en las carreteras europeas que no forman parte de la red transeuropea de carreteras, deben establecerse disposiciones para llevar a cabo un intercambio más frecuente y sistemático de prácticas más idóneas entre los Estados miembros.

Justificación

El riesgo de accidentes es especialmente elevado en carreteras principales con un solo carril en cada sentido. Sobre la base del principio de subsidiariedad, la Comisión carece de

competencias para adoptar medidas legales en este ámbito, pero el intercambio de prácticas más idóneas sería tanto factible como conveniente.

Enmienda 10
Considerando 8

(8) A fin de garantizar un elevado nivel de seguridad vial, es preciso que los Estados miembros adopten directrices sobre gestión de las infraestructuras viarias. La notificación de dichas directrices a la Comisión y la información periódica sobre su aplicación deben preparar el terreno para una mejora sistemática de la seguridad de las infraestructuras a escala comunitaria y constituir en punto de partida en la evolución hacia un sistema más eficaz. Los informes sobre la aplicación permitirán a los Estados miembros identificar las soluciones más eficaces, mientras que la recopilación sistemática de datos antes o después de los estudios permitirá seleccionar la medida más efectiva de cara a una futura actuación.

(8) A fin de garantizar un elevado nivel de seguridad vial ***en las carreteras de la red transeuropea de transporte, así como en las autopistas***, es preciso que los Estados miembros adopten directrices sobre gestión de las infraestructuras viarias. La notificación de dichas directrices a la Comisión y la información periódica sobre su aplicación deben preparar el terreno para una mejora sistemática de la seguridad de las infraestructuras a escala comunitaria y constituir en punto de partida en la evolución hacia un sistema más eficaz. Los informes sobre la aplicación permitirán a los Estados miembros identificar las soluciones más eficaces, mientras que la recopilación sistemática de datos antes o después de los estudios permitirá seleccionar la medida más efectiva de cara a una futura actuación.

Justificación

Complemento necesario si se desea ampliar la Directiva a las autopistas. Toda extensión destinada a cubrir las carreteras principales incumbe a los Estados miembros, conforme al principio de subsidiariedad. La segunda adición pretende reducir la burocracia.

Enmienda 11
Considerando 8 bis (nuevo)

(8 bis) Las disposiciones de la presente Directiva para la inversión en seguridad vial deben aplicarse sin perjuicio de las competencias de los Estados miembros en materia de inversión para la conservación de la red viaria.

Justificación

La enmienda precisa la diferencia entre la inversión en seguridad vial, objeto de la presente Directiva, y la inversión en conservación de las infraestructuras, concepto distinto que cae en las competencias de los Estados miembros de acuerdo a sus planes presupuestarios plurianuales.

Enmienda 12
Considerando 10 bis (nuevo)

(10 bis) La existencia de un número suficiente de aparcamientos y lugares de descanso es de suma importancia no sólo para la prevención de la delincuencia sino también para la seguridad vial. Los aparcamientos permiten a los conductores de vehículos descansar y continuar el viaje con plena atención. Por ello, la creación de aparcamientos y lugares de descanso seguros y suficientes ha de ser parte integrante de la gestión de la seguridad de la infraestructura viaria.

Enmienda 13
Artículo 1, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. Los Estados miembros podrán organizar también la gestión de la seguridad de la infraestructura vial de otras maneras. Si los métodos utilizados difiriesen de lo dispuesto en la presente Directiva, se requerirá la autorización de la Comisión.

Justificación

Algunos Estados miembros disponen ya de una gestión de la seguridad de la infraestructura viaria que funciona debidamente. Estos países deben tener la posibilidad de continuar utilizando sus métodos actuales.

Enmienda 14
Artículo 1, apartado 2 bis (nuevo)

2 bis. Los Estados miembros podrán aplicar las disposiciones de la presente Directiva, como un conjunto de buenas prácticas, también para la infraestructura nacional de transporte por carretera, no incluida en la red transeuropea de transportes, que se haya construido mediante el recurso total o parcial a fondos comunitarios.

Justificación

La mejora de la seguridad del tráfico por carretera permitirá salvar muchas vidas humanas, por lo que se hace necesario que la infraestructura viaria nacional, no incluida en la red transeuropea de transportes, pueda mejorarse también desde el punto de vista de la seguridad del tráfico.

Enmienda 15 Artículo 2, punto 2

(2) «órgano competente»: cualquier entidad pública ***o privada*** establecida a escala nacional, regional o local, que participe en la aplicación de la presente Directiva en virtud de sus atribuciones;

(2) «órgano competente»: cualquier entidad pública establecida a escala nacional, regional o local, que participe en la aplicación de la presente Directiva en virtud de sus atribuciones, ***incluidos los organismos designados como órganos competentes que ya existían antes de la entrada en vigor de la presente Directiva, siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos por ésta;***

Enmienda 16 Artículo 2, punto 6

(6) «mejora de la seguridad ***en la red viaria en explotación***»: ***la reducción de futuros accidentes mediante la aplicación de soluciones específicas en aquellos tramos de la red en que se haya registrado mayor número de accidentes en años anteriores y en que exista, al mismo tiempo, mayor potencial de reducción de los costes generados por los mismos.***

(6) «***clasificación de la red atendiendo al potencial de mejora de la seguridad***»: ***un método para determinar, analizar y clasificar los tramos de la red viaria existente atendiendo a su potencial de mejora de la seguridad y de ahorro en cuanto a costes causados por accidentes.***

Justificación

Conviene analizar y clasificar los tramos más peligrosos para que las actuaciones correctoras se hagan con prioridad en ellos.

Enmienda 17 Artículo 2, punto 7

(7) «inspección de seguridad»: la ***revisión*** periódica de seguridad ***de una carretera en***

(7) «inspección de seguridad»: la ***comprobación ordinaria*** periódica de ***las***

explotación.

características y los defectos que exigen una intervención de mantenimiento por motivos de seguridad.

Justificación

Con estas inspecciones se pretende comprobar si hay defectos y, en su caso, corregirlos.

Enmienda 18 Artículo 2, punto 9

(9) «proyecto de infraestructura»: el proyecto para la construcción de una infraestructura nueva o la rehabilitación de una infraestructura ya existente susceptible de tener un efecto significativo sobre la seguridad vial.

(9) «proyecto de infraestructura»: el proyecto para la construcción de una infraestructura nueva o la rehabilitación de una infraestructura ya existente, ***o para aplicar una medida de renovación o modernización de carreteras***, susceptible de tener un efecto significativo sobre la seguridad vial.

Enmienda 19 Artículo 3, apartado 1

1. Los Estados miembros garantizarán que la evaluación ***de*** impacto ***de*** la seguridad vial se aplique a ***todas las variantes*** de cualquier proyecto de infraestructura.

1. Los Estados miembros garantizarán que la evaluación de impacto de la seguridad vial se aplique a cualquier proyecto de infraestructura ***con repercusiones considerables para la seguridad***.

Enmienda 20 Artículo 3, apartado 2

2. La evaluación de impacto de la seguridad vial se llevará a cabo en la fase inicial de planificación, antes de que el proyecto de infraestructura se haya aprobado, ***de conformidad con*** los criterios establecidos en el anexo I.

2. La evaluación de impacto de la seguridad vial se llevará a cabo en la fase inicial de planificación, antes de que el proyecto de infraestructura se haya aprobado. ***En ese contexto, los Estados miembros harán todo lo posible por cumplir*** los criterios establecidos en el anexo I.

Justificación

La obligatoriedad de los anexos restringiría demasiado el margen de maniobra de los Estados miembros.

Enmienda 21 Artículo 4, apartado 1

1. Los Estados miembros se asegurarán de que todos los proyectos de **infraestructura** sean objeto de auditorías de seguridad vial.

1. Los Estados miembros se asegurarán de que todos los **grandes** proyectos **que representen unas obras por un importe de 10 millones de euros como mínimo** sean objeto de auditorías de seguridad vial.

Justificación

Debe evitarse toda burocracia adicional.

Enmienda 22 Artículo 4, apartado 2, párrafo 1

2. Las auditorías de seguridad vial **se llevarán a cabo de acuerdo con** los criterios establecidos en el anexo II.

2. **Al realizar** las auditorías de seguridad vial, los **Estados miembros harán todo lo necesario para respetar los** criterios establecidos en el anexo II.

Justificación

La obligatoriedad de los anexos restringiría demasiado el margen de maniobra de los Estados miembros.

Enmienda 23 Artículo 4, apartado 3

3. **La auditoría formará** parte integrante del proceso de diseño del proyecto de infraestructura en las fases de viabilidad, anteproyecto, proyecto, preinauguración y explotación inicial.

3. **Las auditorías de seguridad vial formarán** parte integrante del proceso de diseño del proyecto de infraestructura en las fases de viabilidad, anteproyecto, proyecto, preinauguración y explotación inicial.

Justificación

Ajuste lingüístico.

Enmienda 24
Artículo 4, apartado 4

4. Los Estados miembros velarán por que el auditor exponga en un informe de auditoría los elementos de diseño críticos desde el punto de vista de la seguridad correspondientes a cada fase del proyecto de infraestructura, **y aporte propuestas para tratar todos los elementos de riesgo que haya identificado**. Cuando, en el curso de una auditoría, se identifiquen elementos de riesgo, pero no se proceda a la rectificación del diseño antes de finalizar la fase pertinente descrita en el anexo II, el órgano competente deberá exponer las razones de tal decisión en un anexo a dicho informe.

4. Los Estados miembros velarán por que el auditor exponga en un informe de auditoría los elementos de diseño críticos desde el punto de vista de la seguridad correspondientes a cada fase del proyecto de infraestructura. Cuando, en el curso de una auditoría, se identifiquen elementos de riesgo, pero no se proceda a la rectificación del diseño antes de finalizar la fase pertinente descrita en el anexo II, el órgano competente deberá exponer las razones de tal decisión en un anexo a dicho informe.

Enmienda 25
Artículo 5, apartado 1

1. Los Estados miembros garantizarán la **mejora** de la seguridad en la red de carreteras en explotación. **Deberán asegurarse de que la gestión de los tramos de carretera de alto riesgo y la gestión de la seguridad de la red** se lleve a cabo mediante **un examen anual** de la explotación de la red de carreteras **de conformidad con lo dispuesto** en el anexo III.

1. Los Estados miembros garantizarán **que la clasificación de los tramos de carretera con elevado índice de accidentes y la clasificación de la** seguridad en la red de carreteras en explotación se lleve a cabo **como mínimo** mediante **exámenes cada tres años** de la explotación de la red de carreteras. **En ese contexto, los Estados miembros cumplirán los criterios establecidos** en el anexo III.

Justificación

La obligatoriedad de los anexos restringiría demasiado el margen de maniobra de los Estados miembros.

Enmienda 26
Artículo 5, apartado 4

4. Los Estados miembros establecerán un orden de prioridad entre las medidas mencionadas en el apartado 3, letra f), del

suprimido

anexo III en función de su relación coste-beneficio.

Enmienda 27
Artículo 5, apartado 4 bis (nuevo)

4 bis. Los Estados miembros garantizarán la colocación de las correspondientes señales para anunciar a los usuarios los tramos de infraestructuras viarias que se encuentren en obras y que puedan poner en peligro la seguridad del usuario. Dichas señales deberán incluir asimismo señales luminosas instaladas a una distancia de seguridad y atenerse a lo dispuesto en el Convenio de Viena sobre señalización vial.

Justificación

La causa de muchos accidentes de circulación es la mala señalización de las obras. Los Estados miembros tienen obligación de garantizar la colocación de las correspondientes señales en los tramos de infraestructuras viarias en obras.

Enmienda 28
Artículo 6, apartado 2

2. Las inspecciones de seguridad abarcarán las ***inspecciones rutinarias y las inspecciones*** de las obras viarias. ***Se llevarán a cabo de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III.***

2. Las inspecciones de seguridad abarcarán ***inspecciones regulares de la red de carreteras y comprobaciones de las posibles repercusiones*** de las obras viarias ***sobre la seguridad del tráfico.***

Enmienda 29
Artículo 7, apartado 1

1. Los Estados miembros velarán por que el órgano competente redacte un informe completo en relación con cada accidente que ***se salde con uno o más muertos o heridos graves y que*** tenga lugar en una de las carreteras mencionadas en el artículo 1, apartado 2. Dicho informe ***deberá incluir***

1. Los Estados miembros velarán por que el órgano competente redacte un informe completo en relación con cada accidente ***mortal*** que tenga lugar en una de las carreteras mencionadas en el artículo 1, apartado 2. ***Los Estados miembros deberán incluir en dicho informe todos los elementos***

todos los elementos enumerados en el anexo IV.

enumerados en el anexo IV.

Enmienda 30
Artículo 8, apartado 1

1. *Al objeto* de asistir a los órganos competentes en la aplicación de la *presente* Directiva, *los Estados miembros se asegurarán de que se adopten directrices en el plazo de tres años a partir de su entrada en vigor. Dichas directrices se pondrán a disposición de todas las partes interesadas.*

1. *Los Estados miembros velarán por que, en el plazo de tres años tras la entrada en vigor de la presente Directiva, se adopten las directrices necesarias, en caso de que aún no existan, para* asistir a los órganos competentes en la aplicación de la Directiva.

Enmienda 31
Artículo 8, apartado 2

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión *las* directrices *que adopten a escala nacional* en el plazo de tres meses a partir de su adopción o modificación.

La Comisión las publicará a través de Internet.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión *estas* directrices en el plazo de tres meses a partir de su adopción o modificación.

Enmienda 32
Artículo 9, apartado 1

1. Los Estados miembros velarán por la adopción de programas de formación destinados a los auditores de seguridad vial en el plazo de tres años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva.

1. Los Estados miembros velarán por la adopción, *en caso de que aún no existan, de* programas de formación destinados a los auditores de seguridad vial en el plazo de tres años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Enmienda 33
Artículo 9, apartado 1

1. Los Estados miembros velarán por la adopción de programas de formación destinados a los auditores de seguridad vial en el plazo de tres años a partir de la entrada

1. Los Estados miembros velarán por la adopción de programas de formación *compatibles mutuamente* destinados a los auditores de seguridad vial en el plazo de

en vigor de la presente Directiva.

tres años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Justificación

Formulación más precisa. La compatibilidad de los programas de formación facilitará la transferencia y el uso de esta cualificación específica en los diferentes países de la Unión Europea y sistemas educativos y de formación.

Enmienda 34 Artículo 9, apartado 2

2. Los Estados miembros garantizarán que los auditores de seguridad vial que desempeñen las funciones previstas en la presente Directiva lleven a cabo ***en los cinco años siguientes a su entrada en vigor*** una formación inicial que les permita obtener un certificado de aptitud, y ***realicen una actualización periódica de sus conocimientos cada siete años, como mínimo.***

2. Los Estados miembros garantizarán que los auditores de seguridad vial que desempeñen las funciones previstas en la presente Directiva lleven a cabo una formación inicial que les permita obtener un certificado de aptitud, y ***participen regularmente en cursos de formación complementaria.***

Enmienda 35 Artículo 9, apartado 3

3. Los Estados miembros se asegurarán de que los auditores de seguridad vial estén en posesión de un certificado de aptitud. Deberán ***tenerse en cuenta*** los certificados otorgados antes de la entrada en vigor de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que los auditores de seguridad vial estén en posesión de un certificado de aptitud. Deberán ***reconocerse*** los certificados otorgados antes de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Enmienda 36 Artículo 9, apartado 4, letra a)

a) los auditores deberán tener experiencia en diseño de carreteras, ingeniería de seguridad vial y análisis de accidentes;

a) los auditores deberán tener experiencia ***o formación específicas*** en diseño de carreteras, ingeniería de seguridad vial y análisis de accidentes;

Enmienda 37
Artículo 9, apartado 4, letra b)

b) a partir de los dos años de la adopción por parte de los Estados miembros de las directrices mencionadas en el artículo 8, las auditorías de seguridad vial sólo podrán correr a cargo de auditores que reúnan los requisitos previstos en los apartados 2 y 3;

b) a partir de los dos años de la adopción por parte de los Estados miembros de las directrices mencionadas en el artículo 8, las auditorías de seguridad vial sólo podrán correr a cargo de auditores ***o de equipos a los que éstos pertenezcan que*** reúnan los requisitos previstos en los apartados 2 y 3;

Enmienda 38
Artículo 9, apartado 4, letra c)

c) A los efectos del proyecto de infraestructura auditado, el auditor no deberá haber participado en la concepción o explotación del proyecto de infraestructura en cuestión.

c) A los efectos del proyecto de infraestructura auditado, el auditor no deberá haber participado, ***en el momento de la auditoría,*** en la concepción o explotación del proyecto de infraestructura en cuestión.

Enmienda 39
Artículo 9 bis (nuevo)

Artículo 9 bis

Obligaciones de los Estados miembros

Con el fin de mejorar la seguridad de las carreteras de la Unión Europea que no formen parte de la red transeuropea de carreteras, los Estados miembros establecerán un sistema coherente para el intercambio de mejores prácticas que abarque, entre otras cosas, los actuales proyectos de seguridad de la infraestructura vial y la tecnología de seguridad vial probada.

Informes sobre la aplicación

1. Los Estados miembros deberán informar a la Comisión sobre la aplicación de la presente Directiva al cabo de cinco años de su entrada en vigor y, en lo sucesivo, cada cuatro años.

2. El informe sobre la aplicación incluirá:

a) una identificación de las estructuras organizativas encargadas de la aplicación de las directrices;

b) una evaluación de la necesidad de modificar las directrices relativas al diseño de carreteras y la señalización en la que aparecerán, enumeradas y descritas, las carreteras en que se haya observado la existencia de un riesgo muy elevado o de un elevado potencial de reducción del riesgo.

c) información sobre los índices, los procedimientos y los elementos de costes utilizados para el cálculo de dichos índices, de conformidad con el artículo 7, apartado 2;

d) los datos de contacto de los órganos competentes.

3. Podrá adoptarse un modelo de informe común de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 11, apartado 2.

4. La Comisión analizará los informes y los datos recibidos y, según proceda, informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva.

5. Siempre que resulte necesario para garantizar un nivel de seguridad elevado y

Mejoras continuas del procedimiento de gestión de la seguridad

La Comisión facilitará y estructurará el intercambio de conocimientos y prácticas más idóneas entre los Estados miembros, utilizando en dicho contexto la experiencia adquirida en los foros internacionales existentes que sean pertinentes, de modo que se puedan mejorar continuamente los procedimientos de gestión de la seguridad de la infraestructura viaria en la Unión Europea.

homogéneo en toda la red transeuropea de carreteras, se adoptarán requisitos mínimos en lo relativo al contenido de las directrices mencionadas en el artículo 8, apartado 1, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 11, apartado 2.

Enmienda 41
Artículo 10 bis (nuevo)

Artículo 10 bis

Adaptación al progreso técnico

Los anexos de la presente Directiva se adaptarán al progreso técnico de acuerdo con el procedimiento de reglamentación con control a que se refiere el artículo 11, apartado 2 bis. En su caso, podrá consultarse a las organizaciones no gubernamentales competentes, activas en el ámbito de la seguridad y de la gestión de las infraestructuras viarias, sobre las cuestiones relacionadas con aspectos técnicos de la seguridad.

Enmienda 42
Artículo 11, apartado 2 bis (nuevo)

..

2 bis. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicarán el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Justificación

Se introduce el nuevo procedimiento de comitología con control con miras a su uso en el artículo 10.5 sobre criterios mínimos para las directrices y en el artículo 10 bis (nuevo) sobre la adaptación de los anexos al progreso técnico.

Enmienda 43
Artículo 12, apartado 1

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva ***antes del [...]***. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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.

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 dos años a partir de la fecha de su entrada en vigor.*** Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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.

Enmienda 44
Anexo I, sección 1, letra d)

d) análisis de impacto de las alternativas propuestas;

d) análisis de impacto de las alternativas propuestas, ***teniendo en cuenta los mejores conocimientos disponibles en ingeniería de seguridad y telemática.***

Justificación

La ingeniería de seguridad y la telemática pueden aumentar la seguridad de los elementos de infraestructura del transporte por carretera. La utilización de TIC (por ejemplo, sistemas inteligentes de transporte) tienen un enorme potencial para salvar vidas. Por consiguiente, deben tenerse en cuenta los mejores conocimientos disponibles al analizar las alternativas.

Enmienda 45
Anexo I, sección 2, letra e bis) (nueva)

.

e bis) estacionalidad y condiciones meteorológicas;

Enmienda 46
Anexo I, sección 2, letra e bis) (nueva)

e bis) presencia de aparcamientos y lugares de descanso suficientes y seguros;

Justificación

Además de la prevención de la delincuencia, también es de suma importancia para la seguridad vial la existencia un número suficiente de aparcamientos y lugares de descanso. Los aparcamientos permiten a los conductores de vehículos descansar y continuar el viaje con plena atención. Por ello, la previsión de aparcamientos seguros y suficientes ha de ser parte integrante de la gestión de la seguridad de la infraestructura vial.

Enmienda 47
Anexo I, sección 2, letra e ter) (nueva)

.

e ter) actividad sísmica.

Enmienda 48
Anexo II, secciones 1 y 2

1. Criterios en la fase de ***viabilidad***:

a) localización geográfica (exposición a corrimientos de tierras, inundaciones, avalanchas, etc.);

b) tipo de intersecciones y distancia entre ellas;

c) número y tipo de carriles;

d) tipos de tráfico autorizados en la nueva carretera.

2. Criterios en la fase de ***anteproyecto***:

a) velocidad de proyecto;

b) secciones transversales (anchura de la calzada, carriles bicicleta, sendas

1. Criterios en la fase de ***anteproyecto***:

a) localización geográfica (***por ejemplo***, exposición a corrimientos de tierras, inundaciones, avalanchas, etc.), ***condiciones estacionales y meteorológicas y actividad sísmica;***

b) tipo de intersecciones y distancia entre ellas;

c) número y tipo de carriles;

d) tipos de tráfico autorizados en la nueva carretera;

e) funcionalidad de la carretera dentro de la red;

f) condiciones meteorológicas;

g) velocidades de conducción;

h) secciones transversales (anchura de la calzada, carriles bicicleta, sendas

peatonales, etc.);

c) visibilidad;

d) trazado de intersecciones;

e) **paradas de líneas de autobuses y tranvías;**

f) pasos a nivel carretera/ferrocarril.

peatonales, etc.);

i) **pendientes transversales y longitudinales;**

j) visibilidad;

k) trazado de intersecciones;

l) **medios e infraestructura de transporte públicos;**

m) pasos a nivel carretera/ferrocarril.

Enmienda 49
Anexo II, sección 3

3. Criterios en la fase de proyecto:

a) trazado;

b) **pendientes transversales y longitudinales;**

c) señales y marcas viales;

d) alumbrado;

e) equipos instalados en los márgenes de la carretera;

f) entorno del margen de la carretera, incluida vegetación;

g) obstáculos fijos en los márgenes de la carretera.

2. Criterios en la fase de proyecto:

a) trazado;

b) señales y marcas viales **armonizadas;**

c) alumbrado **de carreteras y cruces;**

d) equipos instalados en los márgenes de la carretera;

e) entorno del margen de la carretera, incluida vegetación;

f) obstáculos fijos en los márgenes de la carretera;

g) **creación de áreas de descanso y aparcamientos seguros;**

h) **usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados de dos ruedas).**

Justificación

Es deseable ir hacia una armonización real y efectiva a escala de la UE e internacional de las señales y marcas viales.

Enmienda 50

Anexo II, sección 3, letra g bis) (nueva)

g bis) adaptación ergonómica de sistemas viales de contención (medianas y guardarraíles de seguridad para evitar los peligros a los usuarios vulnerables).

Justificación

La enmienda aporta precisión.

Enmienda 51

Anexo II, sección 4

4. Criterios en la fase de preinauguración:

a) ***comodidad*** de los usuarios en distintas condiciones, ***tales*** como oscuridad y ***mal tiempo***;

b) legibilidad de las señales y marcas viales;

c) ***adherencia*** del firme.

3. Criterios en la fase de preinauguración:

a) ***seguridad*** de los usuarios ***de las carreteras y visibilidad*** en distintas condiciones, como ***por ejemplo, en condiciones de*** oscuridad y ***en condiciones meteorológicas normales***;

b) legibilidad de las señales y marcas viales;

c) ***estado*** del firme.

Enmienda 52

Anexo II, sección 1

1. Determinación de los tramos de carretera de ***alto riesgo***

Para la determinación de los tramos de carretera de ***alto riesgo*** se ha de tener en cuenta al menos el número de accidentes con víctimas mortales ***y heridos graves***

1. Determinación de los tramos de carretera ***con una elevada concentración de accidentes***

Para la determinación de los tramos de carretera ***con una elevada concentración de accidentes***, se ha de tener en cuenta al menos el número de accidentes con víctimas

sobrevenidos en los años anteriores por unidad de longitud de la carretera y, en el caso de las intersecciones, el número de tales accidentes por intersección.

mortales sobrevenidos en los años anteriores por unidad de longitud de la carretera **en relación con el volumen de tráfico** y, en el caso de las intersecciones, el número de tales accidentes por intersección.

Justificación

Hay aún una referencia a «tramos de carretera de alto riesgo» que cabe modificar, habida cuenta de su incongruencia e incoherencia con el texto de la Directiva y, especialmente, con las definiciones que figuran en el artículo 2.

Cabe asimismo aplicar el mismo razonamiento a los términos «heridos graves». Estos términos no tienen coherencia estadística ni significado desde el punto de vista técnico (no existe definición común en toda la Unión Europea ni se dispone de datos comparables).

Por otra parte, aprovechamos la oportunidad de que la definición de «índices» (es decir, el número de accidentes mortales relacionado con el volumen de tráfico) sea coherente con el artículo 2.

Enmienda 53

Anexo III, sección 3, letra e), guión 5

- visibilidad, legibilidad y colocación de marcas viales (incluida implantación de bandas sonoras) y señales;

- **armonización**, visibilidad, legibilidad y colocación de marcas viales (incluida implantación de bandas sonoras) y señales;

Justificación

Es deseable lograr la armonización real y eficaz de las señales y marcas viales.

Enmienda 54

Anexo III, sección 3, letra e), guión 6

- caída de rocas;

- **protección contra** caída de rocas, **desprendimientos de tierras y aludes**;

Justificación

La enmienda aporta precisión.

Enmienda 55
Anexo III, sección 3, letra f), guión 10 bis (nuevo)

- utilización y experimentación de señales de tráfico inteligentes y sistemas de recepción para la transmisión integrada de los límites de velocidad a los vehículos;

Justificación

La utilización de señales de tráfico inteligentes para la transmisión automática de los límites máximos de velocidad a los vehículos que pasen es una técnica relativamente fácil que, en cambio, puede traducirse en un aumento considerable de la seguridad.

Enmienda 56
Anexo III, sección 3, letra f), guión 10 ter (nuevo)

– instalación de servicios telemáticos, armonizados con fines de funcionamiento y señalización, para las carreteras de la red transeuropea de transportes, así como la introducción de sistemas de transporte inteligentes.

Justificación

La telemática y la utilización de sistemas inteligentes de transportes pueden desempeñar un papel importante en la mejora de la seguridad de las infraestructuras viarias y, por consiguiente, deberían ser considerados potenciales medidas de refuerzo.

Enmienda 57
Anexo IV, punto 7

7) datos de los vehículos implicados (tipo, antigüedad, ***país, eventualmente*** equipos de seguridad);

7) datos de los vehículos implicados, ***como tipo y modelo, número de identificación del vehículo, país de matriculación, antigüedad, kilometraje, fecha de la última inspección técnica de conformidad con la Directiva 96/96/CE, equipos de seguridad (utilización de sistemas electrónicos de seguridad), daños en anteriores accidentes, modificaciones técnicas y neumáticos especiales;***

Enmienda 58
Anexo IV, punto 8 bis) (nuevo)

8 bis) Información sobre el tiempo transcurrido entre el momento del accidente y el registro del mismo o la llegada de los servicios de emergencia, así como sobre la tecnología utilizada para localizar el accidente y los sistemas de navegación utilizados en los vehículos de emergencia (por ejemplo, sistema de posicionamiento global).

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La propuesta de la Comisión

El 5 de octubre de 2006, la Comisión presentó su propuesta de Directiva sobre la mejora de la seguridad de las infraestructuras viarias. Aunque se han hecho progresos significativos en el ámbito de la seguridad de los vehículos y de la formación de los conductores en las últimas décadas, todavía no existen normas europeas uniformes en materia de infraestructuras. Las normas de seguridad de las infraestructuras viarias de los Estados miembros divergen considerablemente en su estructura y alcance. En los proyectos de carreteras, se otorga un papel secundario a los requisitos de seguridad. Además, el mantenimiento de las carreteras presenta problemas: en muchos casos, la red existente no cumple las normas modernas de seguridad y fue creada para un volumen de tráfico más reducido que el actual. Los datos aportados por los estudios de los puntos negros suelen llegar con bastante retraso a las autoridades competentes y, en muchos Estados miembros, las que se ocupan de las infraestructuras viarias se enfrentan al problema de tener que cumplir unas normas de seguridad cada vez más avanzadas en redes sobrecargadas y con presupuestos cada vez más reducidos.

Por tanto, el objetivo de la propuesta de la Comisión es conseguir que la seguridad en las fases de planificación, proyecto y explotación de las infraestructuras viarias adquiera carta de naturaleza, conjuntamente con el análisis económico y ambiental. Debe garantizarse un elevado nivel de seguridad común de las carreteras de los Estados miembros y hay que sensibilizar en materia de seguridad a los responsables de la planificación de las infraestructuras. Los gestores de las infraestructuras viarias deben contar con las directrices, la formación y la información necesarias para garantizar el mantenimiento de los requisitos modernos de seguridad de las redes de carreteras correspondientes. Por último, debe velarse por que se apliquen de manera controlada los limitados medios dedicados a la mejora de la seguridad en las carreteras.

Para alcanzar estos objetivos, la Directiva propone cuatro procedimientos:

- Evaluación de impacto de la seguridad vial: deben determinarse las implicaciones de la construcción de nuevas carreteras o de la introducción de cambios importantes en las ya existentes para las diferentes alternativas de planificación de un proyecto de infraestructura.
- Auditoría de seguridad vial: un auditor independiente debe evaluar las características de diseño de los proyectos de infraestructuras que se ejecuten en los Estados miembros en relación con el potencial número de accidentes.
- Mejora de la seguridad de la red viaria en explotación: Los tramos de la red de carreteras en que se detecte una elevada concentración de accidentes (tramos de carretera de riesgo elevado o puntos negros) y/o un elevado potencial para evitarlos en el futuro deben superar evaluaciones más rigurosas y, en su caso, deben adoptarse las medidas oportunas.
- Inspecciones de seguridad: Se introduce la obligación de que personal formado efectúe inspecciones regulares de las infraestructuras viarias.

En algunos Estados miembros ya existen obligaciones similares. La Directiva intenta introducir estas medidas a nivel de toda la Unión. No obstante, no se definen normas o

requisitos técnicos, y se deja a los Estados miembros la posibilidad de mantener las normas ya existentes y los procedimientos eficaces.

El objetivo de la propuesta es alcanzar un nivel de seguridad uniforme en todas las carreteras de los Estados miembros. Sin embargo, la propuesta se refiere únicamente a la red transeuropea de carreteras. Para que esta red cumpla normas de seguridad rigurosas es necesario que se establezca la obligatoriedad de ciertos métodos y que se cree una base para la introducción de procedimientos de seguridad. El mero intercambio de buenas prácticas no basta. Además, la Directiva aspira a mejorar el intercambio de buenas prácticas entre los Estados miembros.

Primer informe del ponente

En su primer informe de 20 de marzo de 2007, el ponente apoyó en esencia la propuesta de la Comisión. No obstante, opinaba que algunos elementos de la propuesta debían concretarse y reforzarse. Por consiguiente, propuso, entre otras cosas, las siguientes enmiendas:

- La Directiva no debe aplicarse únicamente a la red transeuropea de carreteras, sino también a las autopistas y carreteras principales de los Estados miembros (artículo 1).
- El «órgano competente» (artículo 2) responsable del establecimiento de las directrices exigidas en la Directiva y su inspección debe reservarse expresamente al sector público.
- El análisis de coste-beneficio (artículo 3, apartado 3) debe seguir criterios armonizados en todos los Estados miembros.
- Deben concretarse más los plazos de los controles rutinarios (artículo 6, apartado 3): deben efectuarse, como mínimo, una vez en invierno y una vez en verano.
- Deben acortarse el plazo para la entrada en vigor de la Directiva y los plazos para la formación inicial y entre las actualizaciones periódicas (artículos 8 y 9).
- Deben establecerse criterios mínimos de formación inicial y de actualización de los auditores, y los certificados creados para ello deben reconocerse en todos los Estados miembros (artículo 9).
- La Comisión debe analizar y evaluar regularmente las medidas adoptadas y los datos recogidos en los Estados miembros. El ponente estima necesario que los informes se presenten en un formato común (artículo 10).
- El nuevo procedimiento de reglamentación con control debe aplicarse al establecimiento de directrices para los órganos competentes (artículo 10, apartado 5) y a la adaptación de los sistemas a los avances técnicos (artículo 10 bis [nuevo]). Gracias al nuevo procedimiento, el Parlamento Europeo puede expresar su opinión sobre las medidas adoptadas en comitología en el plazo de tres meses.
- Deben incorporarse a los anexos más referencias, p. ej., a las condiciones meteorológicas, a los aparcamientos y áreas de descanso, al revestimiento y a la indicación de obras a fin de mejorar la calidad de las medidas de seguridad.

Sin embargo, el 4 de junio de 2007, una escasa mayoría de la Comisión de Transportes (19 votos contra 18) apoyó el rechazo de la propuesta de la Comisión en su totalidad. Según dicha mayoría, la propuesta de la Comisión no era conforme con el principio de subsidiariedad y, en este ámbito, era más adecuado adoptar menos medidas obligatorias, como las recomendaciones. En julio de 2007, el Pleno decidió, en virtud del artículo 168 del

Reglamento del Parlamento, volver a remitir el informe a la Comisión de Transportes. En agosto de 2007, los coordinadores de esta comisión volvieron a encargar al ponente que presentase un informe sobre la propuesta de la Comisión teniendo en cuenta los aspectos que habían contribuido al rechazo del primer informe.

Evolución en el Consejo

El 2 de octubre de 2007, el Consejo acordó una Posición común sobre la propuesta de la Comisión que se pronunciaba a favor de una Directiva con anexos no vinculantes. Así, en el apartado 3 del texto del Consejo se dice que «en sus actuaciones al efecto, los Estados miembros procurarán atenerse a los criterios establecidos en el anexo I». Asimismo, el artículo 4, apartado 2, y el artículo 5, apartado 1, establecen que los Estados miembros procurarán atenerse a los criterios mencionados en los anexos II y III. El Consejo desea limitar la aplicación de la Directiva a la red transeuropea de carreteras.

Segundo informe del ponente: enmiendas propuestas

En su segundo borrador, el ponente ha incorporado parte de la Posición común y muchas enmiendas propuestas presentadas a su primer borrador por sus compañeros de la Comisión de Transportes, especialmente, en los casos en que se criticaban normas burocráticas que parecían innecesarias o en los que se puede reforzar la sustancia y la aplicabilidad del proyecto legislativo.

Por tanto, la Directiva no deberá aplicarse únicamente a la red transeuropea de carreteras, sino también a las autopistas (artículo 1). Los Estados miembros decidirán de forma subsidiaria sobre la ampliación de las disposiciones de la presente Directiva a otras carreteras.

El ponente opina que el «órgano competente» del establecimiento de las directrices exigidas en la Directiva y su inspección —citado en el artículo 2— debe ser un organismo público, no privado. No obstante, las entidades que eran órganos competentes antes de la entrada en vigor de la presente Directiva deben poder continuar ejerciendo dicha función.

Asimismo, el ponente estima que los anexos I, II y III deben ser vinculantes. Si los anexos, que contienen disposiciones esenciales de esta Directiva, no fuesen vinculantes, la utilidad práctica de la Directiva quedaría gravemente cuestionada.

Por otro lado, el ponente da su aprobación a determinadas simplificaciones de la propuesta de la Comisión.

Así, han podido simplificarse las disposiciones para la gestión de la red viaria en explotación (artículo 5). No es absolutamente necesario establecer que los Estados miembros tengan la obligación de valorar, en relación con los tramos de carretera de alto riesgo, el potencial de las medidas correctoras previstas en el apartado 3, letras e) y f) del anexo III, así como los costes vinculados con cada una de las medidas. De conformidad con el artículo 5, apartado 2, es suficiente con que uno de los miembros del equipo especializado cumpla los requisitos fijados en el artículo 9, apartado 4, letra a).

El aspecto más importante de las inspecciones de seguridad contempladas en el artículo 6 es que se lleven a cabo a intervalos regulares. Sin embargo, es igualmente importante que se elabore un informe escrito sobre dichas inspecciones que indique los fallos de seguridad.

No será necesario adoptar nuevas directrices para prestar asistencia al órgano competente cuando dichas directrices ya existan (artículo 8, apartado 1).

El ponente ha tenido en cuenta, en la medida de lo posible, las observaciones del Consejo para modificar la redacción de los criterios contemplados en los anexos I, II y III.

28.3.2007

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias
(COM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD))

Ponente de opinión: Ivo Belet

BREVE JUSTIFICACIÓN

En 2001, la UE estableció el ambicioso objetivo de reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras europeas para el año 2010. Aunque se han realizado progresos, los accidentes de carretera en la UE todavía causan aproximadamente 40 000 víctimas y 1,7 millones de heridos al año. Esto es equivalente a la caída de un jumbo cada día en nuestras carreteras. Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte para las personas menores de 45 años.

La seguridad vial exige acción a nivel del vehículo, el conductor y la infraestructura. En las últimas décadas se han realizado importantes progresos en términos de seguridad de los vehículos y de normas de tráfico. No obstante, en lo que se refiere a la seguridad de las infraestructuras, no se han realizado esfuerzos conjuntos semejantes a nivel europeo. La presente Directiva tiene como finalidad cubrir este vacío asegurando que la seguridad se integra en todas las fases de planificación, diseño y operación de la infraestructura viaria en la red transeuropea de transportes. Se exige a todos los Estados miembros que procedan a la realización de evaluaciones del impacto sobre la seguridad vial, auditorías de seguridad vial, inspecciones de seguridad y gestión de la seguridad de las redes. El establecimiento y definición de las normas o requisitos técnicos es competencia de los Estados miembros.

El ponente acoge con satisfacción esta propuesta, que se estima que va a reducir el número de muertes en más de 600 al año, creando un beneficio de bienestar anual de más de 2 400 millones de euros. Nuestra economía y nuestra sociedad dependen en gran medida de la seguridad y eficiencia del transporte por carretera. La innecesaria pérdida de vidas y el enorme coste socioeconómico de los accidentes de tráfico (estimado en 200 000 millones de euros al año) son inaceptables. La seguridad es y debe ser una de las principales cuestiones para todas las partes interesadas en el ámbito del transporte por carretera. Por consiguiente, el ponente considera esta Directiva como parte de un nuevo «acuerdo de seguridad» que vincula

de una manera realista a todos los actores en la cadena de seguridad - los conductores, los vehículos, las carreteras, los diseñadores de políticas y los ciudadanos - en su común esfuerzo por evitar miles de muertes innecesarias y miles de millones de euros cada año. La atención a la seguridad durante el diseño, construcción y mantenimiento de las carreteras puede contribuir significativamente a reducir la frecuencia y la gravedad de los accidentes de tráfico influyendo en el comportamiento del conductor y eliminando defectos en el diseño de las carreteras. La importancia y relevancia de la mejora de la infraestructura (por ejemplo, la calidad de las redes de autopistas y carreteras, los carriles de tráfico, la señales de tráfico) fueron puestas de relieve recientemente en la Resolución del Parlamento sobre la revisión intermedia del programa de acción europeo sobre seguridad vial (18 de enero de 2007).

El ponente desearía subrayar dos puntos. El primero se refiere al alcance de la Directiva, que está limitado a la red transeuropea de transportes. Esta red consiste en aproximadamente 90 000 kilómetros de carreteras, pero casi toda la red consiste en autopistas o carreteras de un grado similar. En estas carreteras no es donde la mayoría de las muertes ocurren. La mayoría de los accidentes se producen en carreteras de un solo carril fuera de las áreas urbanas. De acuerdo con las investigaciones, muchos de estos accidentes podrían haberse evitado si la infraestructura viaria existente estuviera gestionada de acuerdo con los mejores conocimientos técnicos de ingeniería de seguridad. Desde el punto de vista de la subsidiariedad, una limitación del alcance de la Directiva a las carreteras transeuropeas es comprensible. No obstante, con el fin de aumentar la seguridad en todas las carreteras de la UE, el ponente recomendaría mejorar el uso de los intercambios, existentes pero fragmentarios, de mejores prácticas. Por otra parte, desearía introducir en la propuesta una cláusula de revisión en la que se pide a la Comisión, sobre la base de la experiencia obtenida, reevaluar, entre otras cosas, el alcance de la propuesta.

El ponente desearía subrayar la importancia de la investigación, especialmente en el ámbito de las tecnologías de la información y de la comunicación (TIC). La investigación es un elemento esencial para mejorar la seguridad en las carreteras europeas. Componentes, medidas y métodos de desarrollo y demostración (incluyendo la telemática) pueden aumentar la seguridad de los elementos de infraestructura del transporte por carretera. En particular, la investigación y el desarrollo de la tecnología de la comunicación para infraestructuras pueden permitir la transferencia segura de información entre vehículo e infraestructura. Esto es necesario para que la nueva tecnología de seguridad de los vehículos esté disponible y sea utilizada en su máxima capacidad. Sistemas de transporte inteligente, que, por ejemplo, detectan riesgos en la carretera e informan a los conductores incluso antes de que éstos sean visibles, tienen el potencial de salvar vidas y reducir la congestión causada por los accidentes. A este respecto, el ponente desearía subrayar la importancia de los proyectos de investigación llevados a cabo en el seno del Programa marco de investigación y la difusión de sus resultados. Por otra parte, debe mencionarse la importante labor realizada por redes de investigación como el Programa de Evaluación de las Carreteras Europeas (EURORAP) y las plataformas tecnológicas como Consejo Europeo Asesor de la Investigación sobre el Transporte por Carretera (ERTRAC).

ENMIENDAS

La Comisión de Industria, Investigación y Energía pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Texto de la Comisión¹

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1

Considerando 4 bis (nuevo)

(4 bis) La investigación es un instrumento esencial en la mejora de la seguridad de las carreteras europeas. Componentes, medidas y métodos de desarrollo y demostración (incluyendo la telemática) y la difusión de los resultados de la investigación pueden desempeñar un papel importante en el aumento de la seguridad de la infraestructura viaria.

Justificación

En el 7º Programa marco de investigación y desarrollo, se acordó un presupuesto sustancial para estimular la investigación europea, también en el ámbito de la seguridad de la infraestructura viaria (por ejemplo, el desarrollo de sistemas de ingeniería avanzados y metodologías de análisis de riesgos para el diseño de infraestructura). No obstante, la mejora de la difusión de la investigación comunitaria es esencial para alcanzar estos objetivos. En su Resolución sobre la revisión intermedia del programa de acción sobre seguridad viaria, el Parlamento Europeo que se realizara una investigación un se estableciera una cooperación intensas entre todas las partes interesadas.

Enmienda 2

Considerando 5 bis (nuevo)

(5 bis) Con el fin de mejorar aún más el nivel de seguridad en las carreteras ya existentes deberían tenerse en cuenta los efectos negativos de vehículos especialmente pesados, de hasta 60 toneladas de peso total y de una longitud máxima de 25,25 metros, que entrañan numerosos riesgos para la seguridad.

¹ Pendiente de publicación en el DO.

Justificación

Los denominados «gigalines» y «megatrucks» ponen en peligro la seguridad de las carreteras europeas. En muchas autopistas no existe ningún sistema de retención capaz de resistir una colisión con esos vehículos. Los accidentes de tráfico con vehículos de ese tipo tendrían graves consecuencias y los puentes se verían expuestos a cargas elevadas.

Enmienda 3

Considerando 8 bis (nuevo)

(8 bis) Con el fin de mejorar la seguridad de las carreteras dentro de la Unión Europea que no son parte de la red transeuropea de carreteras, debe establecerse un sistema coherente para el intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros, que abarquen, entre otras cosas, los actuales proyectos de seguridad de la infraestructura viaria y la tecnología de seguridad vial probada, como los reflectores incrustados que marcan la calzada, conocidos como «ojos de gato».

La Comisión debería evaluar en su momento la presente Directiva con el fin de establecer si es posible ampliar su ámbito de aplicación de forma que incluya todas las carreteras principales de los Estados miembros, prestando una atención particular a los usuarios vulnerables.

Enmienda 4

Considerando 8 ter (nuevo)

(8 ter) El cambio modal de la carretera al ferrocarril puede constituir, por su parte, un instrumento importante para fomentar la seguridad vial.

Enmienda 5

Artículo 10, apartado 1

1. Los Estados miembros deberán informar a la Comisión sobre la aplicación de la

1. Los Estados miembros deberán informar a la Comisión sobre la aplicación de la

presente Directiva al cabo de **cinco** años de su entrada en vigor y, en lo sucesivo, cada cuatro años.

presente Directiva al cabo de **cuatro** años de su entrada en vigor y, en lo sucesivo, cada cuatro años.

Justificación

Es importante revisar esta propuesta. Con vistas a efectuar a tiempo esta revisión, la Comisión debería estar informada antes del estado de aplicación.

Enmienda 6 Artículo 10, apartado 4

4. La Comisión analizará los informes y los datos recibidos y, ***según proceda, informará*** al Parlamento Europeo y al Consejo ***sobre la aplicación de la presente Directiva.***

4. La Comisión analizará los informes y los datos recibidos y ***llevará a cabo una revisión de la presente Directiva a fin de de establecer si es posible ampliar su ámbito de aplicación de forma que incluya todas las carreteras principales de los Estados miembros, prestando una atención particular a los usuarios vulnerables. Asimismo, remitirá un informe al efecto, junto con los resultados de la revisión*** al Parlamento Europeo y al Consejo.

Justificación

Es importante revisar esta propuesta. Con vistas a efectuar a tiempo esta revisión, la Comisión debería estar informada antes del estado de aplicación.

Enmienda 7 Artículo 11 bis (nuevo)

Artículo 11 bis

Obligaciones de los Estados miembros

Con el fin de mejorar la seguridad de las carreteras dentro de la Unión Europea que no formen parte de la red transeuropea de carreteras, los Estados miembros deberán establecer un sistema coherente para el intercambio de mejores prácticas que abarque, entre otras cosas, los actuales proyectos de seguridad de la infraestructura viaria y la tecnología de seguridad vial probada.

Enmienda 8
Anexo I, apartado 1, letra d)

d) análisis de impacto de las alternativas propuestas;

d) análisis de impacto de las alternativas propuestas, ***teniendo en cuenta los mejores conocimientos disponibles en ingeniería de seguridad y telemática.***

Justificación

La ingeniería de seguridad y la telemática pueden aumentar la seguridad de los elementos de infraestructura del transporte por carretera. La utilización de TIC (por ejemplo, sistemas inteligentes de transporte) tienen un enorme potencial para salvar vidas. Por consiguiente, deben tenerse en cuenta los mejores conocimientos disponibles al analizar las alternativas.

Enmienda 9
Anexo I, punto 2, letra d bis) (nueva)

d bis) toda necesidad de mejora o de construcción de caminos pedestres y carriles para bicicletas;

Enmienda 10
Anexo III, punto 3, letra f), guión 10 bis (nuevo)

– utilización y experimentación de señales de tráfico inteligentes y sistemas de recepción para la transmisión integrada de los límites de velocidad a los vehículos.

Justificación

La utilización de paneles de tráfico inteligentes para la transmisión automática de los límites máximos de velocidad a los vehículos que pasen es una técnica relativamente fácil que, en cambio, puede traducirse en un aumento considerable de la seguridad.

Enmienda 11
Anexo III, punto 3, letra f), guión 10 bis (nuevo)

– introducción de servicios telemáticos, armonizados en cuanto al funcionamiento

y la señalización, para las carreteras de la red transeuropea de transportes, así como la introducción de sistemas de transporte inteligentes.

Justificación

La telemática y la utilización de sistemas inteligentes de transportes pueden desempeñar un papel importante en la mejora de la seguridad de las infraestructuras viarias y, por consiguiente, deberían ser considerados potenciales medidas de refuerzo.

PROCEDIMIENTO

Título	Seguridad de la infraestructura vial	
Referencias	COM(2006)0569 - C6-0331/2006 - 2006/0182(COD)	
Comisión competente para el fondo	TRAN	
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 23.10.2006	
Ponente de opinión Fecha de designación	Ivo Belet 28.11.2006	
Examen en comisión	26.2.2007	27.3.2007
Fecha de aprobación	27.3.2007	
Resultado de la votación final	+: 40 -: 0 0: 0	
Miembros presentes en la votación final	Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Silvia Ciornei, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierak, András Gyürk, Fiona Hall, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Anne Laperrouze, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Paparizov, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis y Alejo Vidal-Quadras	
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Alexander Alvaro, Ivo Belet, Philip Dimitrov Dimitrov, Matthias Groote, Satu Hassi y Esko Seppänen	

PROCEDIMIENTO

Título	Seguridad de la infraestructura vial
Referencias	COM(2006)0569 – C6-0331/2006 – 2006/0182(COD)
Fecha de la presentación al PE	5.10.2006
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	ITRE 9.10.2007
Ponente(s) Fecha de designación	Helmuth Markov 27.8.2007
Examen en comisión	22.11.2007 25.2.2008
Fecha de aprobación	26.2.2008
Resultado de la votación final	+ : 23 - : 5 0 : 13
Miembros presentes en la votación final	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zīle
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Zsolt László Becsey, Philip Bradbourn, Armando França, Anne E. Jensen, Helmuth Markov, Vladimír Remek, Leopold Józef Rutowicz, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool
Suplente(s) (art. 178, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Pierre Pribetich
Fecha de presentación	29.2.2008