



21 de juny de 2022

El secretari del Govern

Comunicació

al Govern sobre la consulta pública prèvia relativa a l'elaboració del projecte de decret pel qual es modifica el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.

El Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori ha de dur a terme una consulta pública prèvia a l'elaboració del Projecte de decret pel qual es modifica el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya, de conformitat amb l'article 66 *bis* de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i procediment de les administracions públiques de Catalunya.

Per tot això, a proposta del vicepresident del Govern i conseller de Polítiques Digitals i Territori, el Govern

Pren coneixement de la consulta pública prèvia a l'elaboració d'un projecte de decret pel qual es modifica el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya, amb el contingut que s'annexa.

Bernadí Gil - , Xavier
Secretari del Govern
21.06.2022 13:28:02

Document Signat Electrònicament

Consulta pública prèvia relativa a l'elaboració del Projecte de decret pel qual es modifica el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya

1. Els problemes que es pretenen solucionar

Problemàtiques detectades en els aspectes normatius generals

Amb data 23 d'octubre de 2019, el Parlament Europeu i el Consell han adoptat la Directiva (UE) 2019/1936, per la que es modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries.

La Directiva 2008/96/CE va ser incorporada al dret intern català mitjançant el Decret 190/2016, de 16 de febrer, de gestió de la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.

Tenint en compte el nou context legal de la Unió Europea en l'àmbit de la gestió de la seguretat viària, s'ha dut a terme una avaluació preliminar de la normativa catalana d'aplicació a la seguretat viària en les infraestructures viàries de la Generalitat de Catalunya.

D'aquesta avaluació preliminar, s'identifiquen les problemàtiques següents:

Primera. La necessitat de donar compliment al requeriment de transposar a l'ordenament jurídic català la Directiva (UE) 1936/2019.

Segona. L'obsolescència d'algunes de les previsions del Decret 190/2016 tenint en compte les modificacions introduïdes per la Directiva (UE) 2019/1936.

L'entrada en vigor de la nova Directiva ha comportat una sèrie de modificacions respecte la situació actual que fan necessària la intervenció:

1. Ampliació de l'àmbit d'aplicació

De l'avaluació de la implantació de la Directiva 2008/96/CE s'ha constatat que els estats membres que venen aplicant de forma voluntària a les carreteres nacionals que no formen part de la Xarxa transeuropea els principis de gestió de la seguretat viària han aconseguit, en quant a seguretat viària, uns resultats molt millors que els estats membres que no ho fan. Per aquest motiu, convé que aquests principis s'apliquin a altres parts de la xarxa europea de carreteres.

La Unió Europea detecta, doncs, que és necessari ampliar l'aplicació de les mesures de seguretat a les autopistes i altres carreteres principals fora de la xarxa transeuropea

ja que s'ha comprovat que una gran proporció dels accidents de trànsit es produeixen en una petita proporció de carreteres on les velocitats i volums de trànsit són elevats i on existeix una àmplia varietat de trànsit a diferents velocitats. També s'amplia l'àmbit a aquelles carreteres que es construeixen amb finançament de la Unió fora de les zones urbanes, sense accés a les propietats confrontants i que estiguin obertes a la circulació general de vehicles de motor per tal de garantir que els fons de la Unió Europea no s'utilitzin per construir infraestructures viàries perilloses.

Com a punt de partida de la situació de la seguretat viària de la xarxa de carreteres de la Generalitat, cal destacar que tots els procediments de gestió de la seguretat viària previstos en el Decret 190/2016 s'estan aplicant en tots els trams de carretera que pertanyen a la Xarxa transeuropa. Això significa que es duen a terme quan afectin als trams de Barcelona a Terrassa, de la C-58; de Terrassa a Bellver de Cerdanya, de la C-16; de Cervera a Riudellots de la Selva, de la C-25, i de Barcelona a Montmeló de la C-33.

La transposició de la Directiva suposaria estendre aquests procediments a les autopistes i altres carreteres principals de la xarxa viària de la Generalitat.

També suposaria aplicar-los a les vies urbanes sense accessos finançades amb fons europeus, si bé, en l'actualitat no existeix cap tram que compleixi aquestes característiques a la xarxa de carreteres de la Generalitat.

2. Modificació dels procediments relacionats amb la gestió de la seguretat viària

La Directiva (UE) 2019/1936 incorpora nous procediments per millorar la gestió de la seguretat viària:

2.1 L'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries que es realitza en les vies que es trobin en servei i que avalua el risc que es produeixin accidents i que el seu impacte sigui greu en base a:

- a) Principalment, un examen visual, realitzat sobre el terreny o per mitjans electrònics, de les característiques de concepció de la carretera; i
- b) Una anàlisi dels trams de la xarxa de carreteres que han estat en explotació durant més de tres anys i en els quals s'ha produït un nombre elevat d'accidents greus en proporció al volum de circulació.

Sobre la base dels resultats d'aquesta avaluació, es classificaran tots els trams de la xarxa viària en un mínim de tres categories segons el seu nivell de seguretat.

Aquesta avaluació de la seguretat basada en el risc s'ha revelat com una eina eficient i efectiva per determinar els trams de la xarxa que han de ser objecte d'inspeccions

de seguretat viària més detallades i per donar prioritat a les inversions en funció del potencial que aquestes tenen a l'hora de generar millores en tota la xarxa.

La transposició de la Directiva suposaria disposar d'una nova eina per poder prioritzar les actuacions de millora de la seguretat viària.

2.2. La inspecció específica de seguretat viària

En matèria d'inspeccions de seguretat viària, la nova Directiva canvia la denominació de l'actual inspecció de seguretat per inspecció periòdica de seguretat i, paral·lelament, introdueix una nova inspecció específica.

En aquest sentit, la fins ara inspecció de seguretat entesa com la comprovació ordinària periòdica de les característiques i els defectes que exigeixen una intervenció per motius de seguretat, passa a denominar-se a la Directiva de 2019 inspecció periòdica de seguretat.

Per la seva banda, la inspecció específica de seguretat ve definida a la nova Directiva com una investigació específica per detectar condicions perilloses, defectes i problemes que augmenten el risc d'accidents i lesions, a partir d'una visita *in situ* a una carretera o tram en servei.

Actualment, a la Xarxa transeuropea de carreteres de la Generalitat s'estan duent a terme inspeccions de seguretat viària que, amb la denominació de la nova Directiva, correspondrien a les inspeccions periòdiques. La transposició de la Directiva només suposarà dur a terme addicionalment les inspeccions específiques introduïdes per la Directiva i ampliar les periòdiques al nou àmbit d'aplicació.

2.3 La Directiva (UE) 2019/1936 suprimeix el procediment de classificació i gestió de la seguretat de la xarxa en explotació mitjançant la seva classificació en trams d'infraestructures viàries amb alta concentració d'accidents ja que considera que la integració dels millors elements de l'anterior procediment de "classificació i gestió de la seguretat de la xarxa de carreteres en explotació" dins del nou procediment d'avaluació de la seguretat de les carreteres permet una millor identificació dels trams on són majors les possibilitats de millora de la seguretat i on, mitjançant intervencions específiques, s'han d'aconseguir les millores més importants.

3. Introducció d'inspeccions conjuntes de seguretat viària als trams d'infraestructures viàries limítrofs amb túnels carreteres

La nova Directiva atorga especial atenció als trams de la xarxa viària limítrofs amb els túnels de carretera de la Xarxa transeuropea, atès que presenten un risc d'accidents especialment elevat, motiu pel qual han d'introduir-se inspeccions conjuntes de seguretat viària d'aquests trams viaris en què participin representants de les autoritats competents tant de les infraestructures viàries com dels túnels.

La transposició de la directiva suposaria efectuar realitzar inspeccions conjuntes en els trams de carreteres limítrofs amb el túnel del Cadí, a la carretera C-16, i amb els túnels de Joanet, a la C-25.

4. Incorporació de la protecció específica dels usuaris vulnerables de la via pública

També són objecte d'especial atenció de la Directiva (UE) 2019/1936 els usuaris vulnerables de la via pública que van representar el 47% de les víctimes mortals d'accidents de trànsit de la Unió l'any 2017. En conseqüència, afirma que garantir que les necessitats d'aquests usuaris vulnerables es tinguin en compte en tots els procediments de gestió de la seguretat viària i desenvolupar requisits de qualitat per a les infraestructures destinades a aquests usuaris hauria de millorar la seva seguretat a la via pública.

La nova Directiva defineix com usuari vulnerable de la via pública aquells usuaris no motoritzats, inclosos, en particular, els ciclistes i vianants, així com els usuaris de vehicles de motor de dues rodes.

En els actuals procediments de gestió de la seguretat viària que s'han implantat per la Generalitat ja es tenen en compte els usuaris vulnerables. Per exemple, en les inspeccions de seguretat viària que es realitzen en les infraestructures en explotació, s'analitzen amb detall les possibles incidències que poden haver-hi en funció de les diferents tipologies d'usuaris, en especial, els usuaris vulnerables (motoristes, ciclistes i vianants).

2.Els objectius de la iniciativa

Els objectius a assolir són:

1. Incorporar a l'ordenament jurídic català la Directiva (UE) 2019/1936.
2. Incrementar la seguretat viària de les carreteres de la Generalitat i reduir-ne la sinistralitat.
3. Garantir la seguretat dels usuaris vulnerables de les vies de titularitat de la Generalitat.

3. Les possibles solucions alternatives normatives i no normatives

a) L'opció de "no fer res".

L'opció de "no fer res", és a dir, de no impulsar la iniciativa reglamentària produiria una situació d'insuficiència del sistema normatiu vigent, amb els conseqüents efectes negatius en la gestió de la seguretat de les carreteres de la Generalitat.

Així mateix, l'opció de "no fer res" comportaria un incompliment del mandat de la Directiva indicada, i l'eventual imposició de sancions per part de la Comissió Europea.

Per tant, suposaria renunciar a incorporar a l'ordenament jurídic català els requeriments de la normativa europea i a regular, amb claredat, els aspectes generals de la gestió de la seguretat en les infraestructures de titularitat de l'Administració de la Generalitat i, en definitiva, a aconseguir els objectius referits en l'apartat 2.

b) L'opció preferida:

Aquesta opció consisteix en la incorporació de les previsions de la nova Directiva mitjançant un instrument normatiu amb rang reglamentari que aprovarà el Govern de la Generalitat en virtut de l'habilitació que li atorga la legislació de carreteres per establir normes i criteris tècnics per a la seguretat viària de les infraestructures viàries.

En concret, d'un projecte de decret que tingui per objecte la modificació del Decret 190/2016, per tal d'assolir els objectius abans descrits i que incorpori els aspectes que ha introduït la nova Directiva respecte la regulació actual.

De conformitat amb els arguments exposats, no serien admissibles altres tipus d'intervencions mitjançant altres instruments.

Es recullen tot seguit les mesures, de conformitat amb l'exposició de l'apartat 1, que es pretenen adoptar per tal que la ciutadania i els agents econòmics i socials puguin valorar-les, i si escau, formular els suggeriments o propostes de millora de caire tècnic al respecte:

- A) Ampliació de les vies objecte dels procediments de gestió de seguretat viària.
- B) Adopció de procediments d'avaluació de la seguretat de les infraestructures viàries basats en el risc.
- C) Incorporació del procediment d'inspeccions específiques de seguretat viària.
- D) Adopció de mesures d'inspecció conjuntes de seguretat viària als trams d'infraestructures viàries limítrofs amb túnels carreteres de la Xarxa transeuropea.
- E) Adopció de mesures de protecció específica dels usuaris vulnerables de la via pública.

Per tal d'adoptar aquestes mesures, esdevé necessari intervenir en el context regulatori actual, mitjançant la modificació de l'objecte i l'àmbit d'aplicació del Decret 190/2016, de les definicions a efectes d'aplicació del Decret que afavoreixin l'enteniment de les disposicions posteriors, i dels preceptes que tenen per objecte regular els procediments de gestió de la seguretat viària, per tal d'ajustar-los al requeriments tècnics de la Directiva de 2009.

Així mateix, es considera necessari addicionar en el decret actual preceptes que tinguin per objecte l'establiment d'una especial protecció dels usuaris vulnerables, i

d'uns procediments específics per als trams de infraestructures viàries limítrofs amb túnels de carretera de la Xarxa transeuropea de carreteres.

Mitjançant aquesta opció es permet introduir les adaptacions necessàries arran de l'entrada en vigor de la dita Directiva, sens perjudici de la valoració de les propostes alternatives que es formulin en el marc d'aquesta consulta.

4. Els impactes més rellevants de les diferents opcions considerades

a) L'impacte sobre l'Administració de la Generalitat

Pel que fa a l'impacte en el pressupost i en els recursos personals i materials de l'Administració de la Generalitat, cal fer avinent que l'opció preferida implica l'adopció del nou instrument normatiu que comportarà el cost d'elaboració del nou decret i de revisió tècnica i jurídica corresponent per part del personal de l'Administració de la Generalitat de l'àmbit jurídic per determinar quins aspectes han quedat desfasats. Així mateix, l'ampliació de l'àmbit d'aplicació pot comportar un increment dels recursos humans necessaris per dur a terme els procediments de gestió de la seguretat viària.

D'altra banda, la nova regulació de la gestió de la seguretat viària generarà noves despeses respecte el règim jurídic actualment vigent, que seran objecte de l'avaluació corresponent mitjançant l'elaboració de la memòria d'avaluació d'impacte de les mesures proposades que ha d'acompanyar l'elaboració del projecte normatiu, tenint en compte que l'ampliació de l'àmbit d'aplicació dels procediments de gestió que s'estenen, per primàcia del dret de la Unió Europea, i pel cost que comportarà l'aplicació dels nous procediments de gestió de la seguretat viària requerits per la Directiva objecte de transposició.

Els costos addicionals tindran, tanmateix, un impacte pressupostari limitat ja que actualment s'estan aplicant els procediments establerts en la Directiva 2008/96/CE, transposada pel Decret 190/2016, i que no són objecte de modificació a la nova Directiva, i perquè podrien venir compensats per un impacte econòmic i social favorable atesa la previsió de disminució de la despesa econòmica relacionada amb els accidents de trànsit, el nombre i importància dels quals disminuiria per l'ampliació de l'àmbit d'aplicació i l'aplicació de les noves mesures tendents a millorar la seguretat viària.

En qualsevol cas, la incorporació al dret intern de la Directiva de 2019 és un mandat als estats membres de la Unió, i, per tant, el Govern de la Generalitat ha de desplegar les normes i previsions que siguin necessàries per fer-lo efectiu.

De la mateix manera, correspon als estats membres assumir les costos derivats de l'ampliació de l'àmbit d'aplicació així com de les modificacions en els procediments actuals o els procediments nous recollits en la Directiva de 2019.

b) L'impacte sobre les administracions locals, tenint en compte la seva dimensió i el règim especial de Barcelona.

No es genera cap impacte a les administracions locals.

c) L'impacte sobre les mesures d'intervenció administrativa i des de la perspectiva de la reducció de càrregues administratives per als ciutadans i per a les empreses.

L'opció preferida no genera noves càrregues administratives per als ciutadans i per a les empreses ja que el destinatari de la norma és la pròpia Administració pública.

En relació amb la simplificació normativa, l'opció preferida és modificar un text normatiu amb rang reglamentari ja existent, el Decret 190/2016.

d) Els impactes econòmics, socials o ambientals rellevants que no s'hagin valorat als apartats anteriors.

La iniciativa comporta impactes econòmics i socials rellevants a valorar.

En aquest sentit, hi ha un benefici evident tant a nivell social, per la millora de la seguretat viària de les carreteres afectades, que s'amplien respecte les actuals i incorporen nous procediments i una especial protecció als usuaris vulnerables, com a nivell estrictament econòmic per l'estalvi en els costos que implica l'assistència derivada dels accidents de trànsit que la implementació d'aquesta iniciativa pretén evitar.