



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Número de notificación : 2026/0277/FR (France)

Proyecto de Decreto sobre las características y las condiciones de instalación de los dispositivos elevados de reducción de velocidad en las carreteras

Fecha de recepción : 05/06/2026

Final del periodo de statu quo : 08/09/2026

Message

Mensaje 001

Comunicación de la Comisión - TRIS/(2026) 1508

Directiva (UE) 2015/1535

Notificación: 2026/0277/FR

Notificación de un proyecto de texto de un Estado miembro

Notification – Notifikation – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznamenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéset - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20261508.ES

1. MSG 001 IND 2026 0277 FR ES 05-06-2026 FR NOTIF

2. France

3A. Ministères économiques et financiers

Direction générale des entreprises

SCIDE/SQUALPI/PNRP

Bât. Sieyès -Teledoc 143

61, Bd Vincent Auriol

75703 PARIS Cedex 13

d9834.france@finances.gouv.fr

3B. Ministère des transports

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

Tour Séquoia, 1, place Carpeaux, 92800 Puteaux, France

Direction des mobilités routières



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Sous-direction de l'expertise routière, du numérique et des territoires
Bureau ENT1

4. 2026/0277/FR - T40T - Transporte urbano y por carretera

5. Proyecto de Decreto sobre las características y las condiciones de instalación de los dispositivos elevados de reducción de velocidad en las carreteras

6. Los cinco tipos de dispositivos elevados de reducción de velocidad contemplados en el proyecto de Decreto son:

- 1- badén
- 2- paso de peatones elevado
- 3- plataforma elevada
- 4- cojín
- 5- resalto parcial en intersecciones

7.

8. Un dispositivo elevado de reducción de la velocidad está diseñado para reducir la velocidad del vehículo e implica una alteración temporal del perfil longitudinal de la calzada, que afecta a toda o parte de su anchura.

El proyecto de Decreto define los cinco tipos de productos (artículo 1).

El proyecto de Decreto especifica el dimensionamiento de cada tipo de producto (artículo 2 y anexo I)

El proyecto de Decreto establece las normas para la instalación de cada tipo de estructura en las vías públicas (especificando dónde está permitida y dónde está prohibida) (artículo 2 y anexo II).

El proyecto de Decreto establece que los dispositivos prefabricados en fábrica deben obtener un certificado de conformidad o un certificado de equivalencia antes de su instalación en la vía pública, lo que garantiza su seguridad y su idoneidad para el uso (artículo 3). Asimismo, precisa que las modalidades de expedición de la certificación de conformidad y de la certificación de equivalencia, así como los métodos de evaluación correspondientes, se establecerán mediante orden del Ministro de Transportes (artículo 3).

El proyecto establece asimismo las condiciones para la entrada en vigor de las disposiciones (artículo 4) y los procedimientos para la adaptación de los sistemas existentes (artículo 5).

9. Dado su objetivo de mejorar la seguridad vial de los usuarios de la vía pública, los dispositivos elevados de reducción de velocidad redundan en interés público.

El Código de Carreteras especifica que las características técnicas de las carreteras departamentales y las carreteras municipales se definen por decreto (artículos L131-2 y L141-7 del Código de Carreteras). Las especificaciones de diseño de las estructuras —sean prefabricadas o no— y las condiciones para su instalación constituyen especificaciones técnicas, lo que significa que deben regularse mediante decreto.

Además, el Código de Carreteras (capítulo IX – Infraestructura de carreteras) estipula que las infraestructuras de carreteras prefabricadas en fábrica deberán someterse a un procedimiento de evaluación de la conformidad o recibir una certificación de equivalencia antes de la instalación de las estructuras pertinentes en las carreteras públicas. Una orden, dictada en virtud del proyecto de Decreto, establecerá el marco del procedimiento de certificación.

9 bis. Abordar la inseguridad vial relacionada con el exceso de velocidad



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

El uso de dispositivos elevados de reducción de la velocidad tiene por objeto garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública en las zonas urbanas, en particular de los más vulnerables, animando a los conductores que circulan por zonas urbanizadas a reducir su velocidad a 30 km/h o menos.

Según el informe de 2022 [Cerema, 2024], los accidentes en las zonas urbanizadas representan el 32 % de las muertes, el 45 % de las lesiones graves y el 59 % de las lesiones leves. La reducción de la velocidad reduce el número de accidentes y su gravedad por las siguientes razones:

- El campo de visión se amplía en aproximadamente 30°;
- La distancia de frenado se reduce a la mitad;
- La fuerza del impacto se reduce (equivalente a una caída desde un piso en lugar de tres).

La reducción de los límites de velocidad también contribuye a mejorar la calidad de vida y a fomentar el uso de medios de transporte con bajas emisiones de carbono.

Los dispositivos elevados de reducción de velocidad forman parte de una serie de medidas destinadas a reducir la velocidad y mejorar la seguridad en determinados puntos clave (centros urbanos, pasos de peatones cerca de instalaciones públicas, etc.)

Una gama de soluciones para abordar diferentes situaciones urbanas

La normativa que regula estos dispositivos se ha ido desarrollando gradualmente desde los primeros ensayos realizados en la década de 1970 en diversos países europeos, en los que se demostró la eficacia de diversos elementos de relieve en la carretera para reducir la velocidad de los vehículos a motor. Varios estudios, realizados desde la década de 1970 en Inglaterra [Watts, 1973] y los Países Bajos [CROW, 1988], han analizado las relaciones entre la geometría del perfil longitudinal del dispositivo, la incomodidad percibida y la velocidad de cruce. Por ejemplo, los dispositivos de reducción de velocidad, las plataformas elevadas y los cojines tienen características geométricas diferentes y, por lo tanto, no son equivalentes en términos de sus velocidades de cruce. La variedad de dispositivos que se recogen en el Decreto permite dar respuesta a la diversidad de situaciones urbanas.

Una formulación progresiva de las disposiciones y la necesidad actual de revisar el reglamento

La regulación de la instalación de dispositivos elevados se ha desarrollado progresivamente en Francia. En 1994, se introdujeron reglamentos para los dispositivos de reducción de velocidad y los badenes (desde entonces denominados «pasos peatonales elevados»), acompañados de la norma NF P98-300 en su diseño. En el año 2000 se publicó un documento de orientación sobre los cojines y las plataformas elevadas; dicho documento se revisó en 2010 y se amplió para incluir el tratamiento de cruces con badenes parciales, lo que contribuye a la moderación de la velocidad en los cruces.

La evolución en los últimos años de la jurisprudencia relativa al trato diferenciado de los distintos tipos de badenes, unida a la creciente preocupación de las autoridades locales por la seguridad jurídica de sus proyectos de infraestructura que incorporan dispositivos elevados de reducción de la velocidad, ha llevado a la Dirección de Movilidad Vial del Ministerio de Transporte a poner en marcha un proyecto de armonización normativa en colaboración con las autoridades locales responsables de la gestión de la red viaria (representadas por sus diversas asociaciones, entre ellas la AMF y la ADF). El trabajo ha dado lugar a un proyecto de Decreto, que se presenta junto con sus dos anexos: uno relativo a las especificaciones de diseño de los cinco tipos de dispositivos de reducción de velocidad, y otro en el que se establecen las normas que rigen su instalación en la vía pública.

Al mismo tiempo, bajo los auspicios del ASCQUER, el organismo de certificación de equipos de carretera, un grupo de trabajo compuesto por representantes de los fabricantes y minoristas de cojines prefabricados tanto en el sector del hormigón como en el de los materiales sintéticos, ha comenzado a redactar una norma de certificación para los cojines prefabricados. Esta norma se incorporará a una orden que se dictará en virtud del proyecto de Decreto.

9 ter. El Reglamento que regula los dispositivos elevados de reducción de la velocidad se ha introducido de conformidad con el Código de Carreteras

La implementación de los 5 tipos de dispositivos elevados de reducción de velocidad se regulará por el Decreto en todo el territorio nacional de acuerdo con el Código de Carreteras y, en particular, los artículos L.131-2 y L.141-7, que establecen que en las carreteras municipales y departamentales las características técnicas de las carreteras se fijan por decreto.



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

La jurisprudencia ha puesto de relieve la necesidad de regular todos estos dispositivos sin excepción, incluidos los cojines, las plataformas y los badenes parciales, que hasta ahora solo estaban cubiertos por las recomendaciones generales establecidas en la guía **Coussins et Plateaux** (Cerema, 2010).

El proyecto de Decreto no pretende imponer ningún requisito adicional (aparte del requisito de certificación para las estructuras prefabricadas —véase más adelante—) más allá de los ya establecidos en el Decreto n.º 94-447 y en el documento de orientación de Cerema. El Decreto contribuye a garantizar un nivel de seguridad para todos los usuarios de la vía pública en lo que respecta a todos los dispositivos elevados que pueden instalarse en la calzada.

La regulación de los sistemas prefabricados de gestión del tráfico —que están específicamente contemplados en la Directiva TRIS— se rige por el código de circulación, que contiene disposiciones destinadas a facilitar el acceso al mercado francés a todos los fabricantes y distribuidores europeos.

La instalación de cojines prefabricados, clasificados como «equipo de carreteras», se regulará en todo el país de conformidad con las disposiciones del código de carreteras (capítulo IX: «Equipamiento de carretera»)

Las disposiciones del código de carreteras incorporado en el Decreto prevén dos rutas para la certificación de topes de velocidad prefabricados: una certificación de conformidad o una certificación de equivalencia. El artículo R119-5 del Código de carreteras establece, en particular, que:

III.-Los equipos de carretera fabricados en otros Estados miembros de la Unión Europea o en otros Estados parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, de conformidad con las normas o reglamentos técnicos vigentes en dichos Estados, y cuya conformidad con dichas normas o reglamentos haya sido evaluada y acreditada sobre la base de ensayos e inspecciones realizados en dichos Estados, se considerarán equivalentes a los equipos que cumplan los requisitos del presente capítulo, siempre que se ofrezcan niveles equivalentes de seguridad y aptitud para el uso de manera duradera.

El ministro competente expedirá un certificado de equivalencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo R* 119-4, con sujeción a las condiciones establecidas en la orden interministerial a la que se hace referencia en la sección IV del presente artículo.

Las disposiciones del código de circulación no permiten soluciones menos restrictivas, ya que se exige un certificado de conformidad o un certificado de equivalencia antes de la instalación o la comercialización de cualquier dispositivo de este tipo.

9 quater. En una serie de sentencias judiciales, los jueces llamados a pronunciarse sobre las irregularidades relativas al dimensionamiento o la instalación de los productos en cuestión no han cuestionado los objetivos de seguridad que estos productos están destinados a cumplir. El juez suele corregir las irregularidades en lugar de retirar el dispositivo, lo cual redundaría en beneficio del interés público.

La medida no interfiere con el funcionamiento del mercado interior, sino que establece de forma transparente las especificaciones requeridas del producto en términos de seguridad e idoneidad para el uso.

Es posible que la falta de normativa sobre el rendimiento de los productos prefabricados hasta la fecha haya dado lugar al uso de productos de baja calidad que se han deteriorado muy rápidamente, lo que ha supuesto un peligro para los usuarios de la vía pública, especialmente para los motociclistas. El Reglamento está diseñado para evitar la instalación de productos no conformes.

10. Referencias a los textos de base:

11. No.

12.

13. No.

14. No



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

15. No

16.

Aspecto TBT: No

Aspecto SPS: No

Comisión Europea

Punto de contacto Directiva (UE) 2015/1535

email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu