DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2008/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 19 de noviembre de 2008

sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71, apartado 1, letra c),

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado [2],

Considerando lo siguiente:

(1) La red transeuropea de carreteras definida en la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte [3], reviste una importancia fundamental a la hora de apoyar la integración y la cohesión europea y de garantizar un elevado nivel de bienestar. En particular, resulta oportuno garantizar un elevado nivel de seguridad.

(2) En su Libro Blanco de 12 de septiembre de 2001 «La Política Europea de Transportes de cara a 2010: la hora de la verdad», la Comisión puso de manifiesto la necesidad de llevar a cabo evaluaciones de impacto y auditorías de seguridad vial a fin de proceder a la identificación y tratamiento de los tramos de carretera con alta concentración de accidentes dentro de la Comunidad. Asimismo, fijó el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea entre 2001 y 2010.

(3) En su comunicación de 2 de junio de 2003 «Programa de acción europeo de seguridad vial — reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida», la Comisión identificó las infraestructuras viarias como un tercer pilar de la política de seguridad vial, que debía contribuir de forma significativa al logro del objetivo de reducción de los accidentes fijado por la Comunidad.

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

(5) 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 desempeñen un papel importante a la hora de seleccionar trazados. Los resultados de las evaluaciones de impacto de la seguridad viaria pueden integrarse en diversos 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 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 [4].

(6) Algunos Estados miembros disponen ya de una gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias que funciona debidamente. Estos países deben tener la posibilidad de seguir utilizando sus métodos actuales siempre que sean coherentes con los objetivos de la presente Directiva.

(7) La investigación es un instrumento esencial en la mejora de la seguridad de las carreteras de la Unión Europea. El desarrollo y la demostración de componentes, medidas y métodos (incluyendo la telemática) y la difusión de los resultados de la investigación desempeñan un papel importante en el aumento de la seguridad de las infraestructuras viarias.

[1] DO C 168 de 20.7.2007, p. 71.
[2] Dictamen del Parlamento Europeo de 19 de junio de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 20 de octubre de 2008.
[3] DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.
[4] DO L 167 de 30.4.2004, p. 39.

(8) Es preciso incrementar el nivel de seguridad de las carreteras en servicio invirtiendo específicamente en aquellos tramos en que exista una mayor concentración de accidentes o un mayor potencial de reducción de los mismos. Resulta oportuno dar a conocer a los conductores los tramos de carretera con alta 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.

(9) La clasificación de la seguridad de la red presenta un gran potencial en el período inmediatamente posterior a su aplicación. Una vez que se hayan tratado los tramos de carretera con alta concentración de accidentes y se hayan adoptado las oportunas medidas correctoras, las inspecciones de seguridad deben adquirir un mayor protagonismo en cuanto 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.

(10) Resulta oportuno garantizar la necesaria actualización de los conocimientos de los profesionales de la seguridad mediante programas de formación e instrumentos de cualificación avalados por los Estados miembros.

(11) Con vistas a la mejora de la seguridad en las carreteras de la Unión Europea, se debe crear un sistema de intercambio más frecuente y coherente de las mejores prácticas entre los Estados miembros.

(12) A fin de garantizar un elevado nivel de seguridad vial en las carreteras de la Unión Europea, 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 la mejora sistemática de la seguridad de las infraestructuras a escala comunitaria y constituir un punto de partida en la evolución hacia un sistema más eficaz. Los informes sobre la aplicación permitirán a los Estados miembros identificar la 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.

(13) 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 de carreteras.

(14) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, el establecimiento de procedimientos a fin de garantizar un nivel de seguridad elevado y homogéneo en toda la red transeuropea de carreteras, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a los efectos de la acción puede logarse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(15) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a lo dispuesto en la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión [1].

(16) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que establezca los criterios necesarios para la mejora de las prácticas de gestión de la seguridad vial y la adaptación de los anexos al progreso técnico. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

(17) Además de la prevención de la delincuencia, también es de suma importancia para la seguridad vial un número suficiente de aparcamientos en los márgenes de la carretera. 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 debe ser parte integrante de la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

(18) Con arreglo al punto 34 del Acuerdo Interinstitucional «Legislar mejor» [2], se alienta a los Estados miembros para que establezcan, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y sus medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva exige el establecimiento y la aplicación de procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de la seguridad vial, las auditorías de seguridad vial, la gestión de la seguridad de la red de carreteras y las inspecciones de seguridad por parte de los Estados miembros.

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

3. 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.

[1] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.
[2] DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

4. La presente Directiva no se aplicará a los túneles de carretera cubiertos por la Directiva 2004/54/CE.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de aplicación de la presente Directiva se entenderá por:

1) «red transeuropea de carreteras»: la red de carreteras descrita en la sección 2 del anexo I de la Decisión nº 1692/96/CE;

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, 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 esta;

3) «evaluación de impacto de la seguridad vial»: el análisis estratégico comparativo de la repercusión de una carretera nueva o de la modificación sustancial de una carretera ya existente sobre la seguridad de la red de carreteras;

4) «auditoría de seguridad vial»: una comprobación independiente, pormenorizada, sistemática y técnica de la seguridad de las características de diseño de un proyecto de infraestructuras viarias, aplicada a las diferentes fases que van desde la planificación a la explotación en su fase inicial;

5) «clasificación de tramos de carretera con alta concentración de accidentes»: un método para determinar, analizar y clasificar los tramos de la red de carreteras que lleven en explotación más de tres años y en los que se haya registrado un elevado número de accidentes mortales en proporción con el flujo de circulación;

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

7) «inspección de seguridad»: la comprobación ordinaria periódica de las características y los defectos que exigen una intervención de mantenimiento por motivos de seguridad;

8) «directrices»: las medidas adoptadas por los Estados miembros por las que se determinan los pasos que deben darse y los elementos que deben tenerse en cuenta a la hora de aplicar los procedimientos en materia de seguridad establecidos por la presente Directiva;

9) «proyecto de infraestructura»: el proyecto para la construcción de una infraestructura viaria nueva o la rehabilitación o modificación importante de infraestructuras de la red ya existente con efectos en el flujo de tráfico.

Artículo 3

Evaluación de impacto de la seguridad vial para proyectos de infraestructura

1. Los Estados miembros garantizarán que todos los proyectos de infraestructura sean objeto de una evaluación de impacto de la seguridad vial.

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.

3. La evaluación de impacto de la seguridad vial deberá exponer las consideraciones en materia de seguridad vial que contribuyan a la elección de la solución propuesta. Además, deberá facilitar la información necesaria para realizar el análisis de coste-beneficio de las diversas opciones examinadas.

Artículo 4

Auditorías de seguridad vial para proyectos de infraestructura

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

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

Los Estados miembros garantizarán la designación de un auditor a fin de realizar la auditoría de las características de diseño de un proyecto de infraestructura.

El auditor se designará de conformidad con las disposiciones del artículo 9, apartado 4, y contará con la competencia y la formación necesarias de conformidad con el artículo 9. Cuando las auditorías se efectúen en equipo, uno de sus miembros, como mínimo, deberá poseer un certificado de aptitud tal y como establece el artículo 9, apartado 3.

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

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 apéndice a dicho informe.

5. Los Estados miembros garantizarán que el informe mencionado en el apartado 4 se refleje en recomendaciones pertinentes desde el punto de vista de la seguridad.

Artículo 5

Clasificación y gestión de la seguridad de la red de carreteras en explotación

1. Los Estados miembros garantizarán que la clasificación de los tramos de carretera con alta concentración de accidentes y la clasificación de la seguridad de la red se lleven a cabo sobre la base de exámenes, como mínimo cada tres años, de la explotación de la red de carreteras. En ese contexto, los Estados miembros harán todo lo necesario para cumplir los criterios establecidos en el anexo III.

2. Los Estados miembros garantizarán que los tramos de carretera que muestran una mayor prioridad con arreglo a los resultados de la clasificación de los tramos de carretera con alta concentración de accidentes y de la clasificación de la seguridad de la red sean objeto de evaluación por parte de equipos de expertos mediante visitas de los emplazamientos sobre la base de los elementos mencionados en el anexo III, punto 3. Uno de los miembros del equipo de expertos, como mínimo, deberá cumplir los requisitos establecidos en el artículo 9, apartado 4, letra a).

3. Los Estados miembros garantizarán que las actuaciones correctoras se dirigen a los tramos de carretera mencionados en el apartado 2. Se concederá prioridad a las medidas mencionadas en el anexo III, punto 3, letra e), prestando atención a las que presentan un mayor índice de rentabilidad.

4. Los Estados miembros garantizarán la colocación de las señales adecuadas 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 visibles tanto de día como de noche y estar instaladas a una distancia de seguridad y atenerse a lo dispuesto en el Convenio de Viena sobre señalización vial de 1968.

5. Los Estados miembros velarán por que los usuarios de las carreteras estén informados de la existencia de tramos de carretera con alta concentración de accidentes mediante la adopción de las medidas que consideren oportunas. Cuando un Estado miembro decida recurrir a la señalización, esta deberá atenerse a lo dispuesto en el Convenio de Viena sobre señalización vial de 1968.

Artículo 6

Inspecciones de seguridad

1. Los Estados miembros garantizarán que se lleven a cabo inspecciones de seguridad en las carreteras en funcionamiento con vistas a la identificación de las características relacionadas con la seguridad vial y a la prevención de accidentes.

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

3. Los Estados miembros se asegurarán de que el órgano competente lleve a cabo inspecciones periódicas. Dichas inspecciones se efectuarán con la suficiente frecuencia como para garantizar un nivel de seguridad adecuado de las infraestructuras viarias en cuestión.

4. Sin perjuicio de las directrices adoptadas en virtud del artículo 8, los Estados miembros establecerán directrices en relación con las medidas temporales de seguridad aplicables en las obras viarias. Asimismo, adoptarán el oportuno programa de inspección para garantizar la adecuada aplicación de dichas directrices.

Artículo 7

Gestión de datos

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 hacer todo lo posible por incluir en dicho informe todos los elementos enumerados en el anexo IV.

2. Los Estados miembros calcularán el coste social medio de los accidentes mortales y de los accidentes graves que se produzcan en su territorio. Los Estados miembros podrán optar por diferenciar aún en mayor medida dichos índices de costes, que deberán actualizarse, como mínimo, cada cinco años.

Artículo 8

Adopción y comunicación de directrices

1. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 19 de diciembre de 2011, se adopten las directrices necesarias, en caso de que aún no existan, para asistir a los órganos competentes en la aplicación de la presente Directiva.

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

3. La Comisión las publicará a través de una página de Internet pública.

Artículo 9

Designación y formación de auditores

1. En caso de que aún no existan, los Estados miembros velarán por la adopción de programas de formación destinados a los auditores de seguridad vial a más tardar el 19 de diciembre de 2011.

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 en cursos periódicos de formación complementaria.

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.

4. Los Estados miembros deberán garantizar que la designación de los auditores se lleve a cabo respetando los siguientes requisitos:

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

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 solo podrán correr a cargo de auditores o de equipos a los que estos pertenezcan que reúnan los requisitos previstos en los apartados 2 y 3;

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.

Artículo 10

Intercambio de mejores prácticas

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, la Comisión deberá establecer un sistema coherente para el intercambio de mejores prácticas entre los Estados miembros que abarque, entre otras cosas, los actuales proyectos de seguridad de las infraestructuras viarias y la tecnología de seguridad vial probada.

Artículo 11

Mejora continua de las prácticas de gestión de la seguridad

1. La Comisión facilitará y estructurará el intercambio de conocimientos y mejores prácticas entre los Estados miembros, utilizando la experiencia adquirida en los foros internacionales pertinentes que existen, con vistas a lograr una mejora continua de las prácticas de gestión de la seguridad referentes a las infraestructuras viarias en la Unión Europea.

2. La Comisión estará asistida por el Comité contemplado en el artículo 13. En la medida en que se requiera la adopción de medidas específicas, estas se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 3.

3. 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.

Artículo 12

Adaptación al progreso técnico

Los anexos de la presente Directiva se adaptarán al progreso técnico con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 3.

Artículo 13

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación 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.

Artículo 14

Incorporación al Derecho interno

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 19 de diciembre de 2010. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 15

Entrada en vigor

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

Artículo 16

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 19 de noviembre de 2008.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
H.-G. PÖTTERING	J.-P. JOUYET

ANEXO I

EVALUACIÓN DE IMPACTO DE LA SEGURIDAD VIAL PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

1. Elementos para una evaluación de impacto de la seguridad vial:

   a) definición del problema;

   b) situación actual e hipótesis de inacción;

   c) objetivos de seguridad vial;

   d) análisis de impacto en la seguridad vial de las alternativas propuestas;

   e) comparación de alternativas, incluido análisis de coste-beneficio;

   f) presentación de una serie de soluciones posibles.

2. Elementos que se tendrán en cuenta:

   a) víctimas mortales y accidentes, objetivos de reducción frente al supuesto de inacción;

   b) elección de itinerarios y patrones de tráfico;

   c) posibles efectos en las redes existentes (por ejemplo, salidas, intersecciones, pasos a nivel);

   d) usuarios de las carreteras incluidos los usuarios vulnerables (por ejemplo, peatones, ciclistas y motociclistas);

   e) tráfico (por ejemplo, volumen del tráfico, clasificación del tráfico por tipo);

   f) estacionalidad y condiciones climáticas;

   g) presencia de un número suficiente de aparcamientos seguros;

   h) actividad sísmica.

ANEXO II

AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

1. Criterios en la fase de anteproyecto:

   a) localización geográfica (por ejemplo, exposición a corrimientos de tierras, inundaciones, aludes), condiciones estacionales y climáticas 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 (por ejemplo, anchura de la calzada, carriles bicicleta, caminos peatonales);

   i) pendientes transversales y longitudinales;

   j) visibilidad;

   k) trazado de intersecciones;

   l) transporte público e infraestructuras;

   m) pasos a nivel carretera/ferrocarril.

2. Criterios en la fase de proyecto:

   a) trazado;

   b) señales y marcas viales coherentes;

   c) alumbrado de carreteras e intersecciones iluminados;

   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) previsión de aparcamientos seguros;

   h) usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas);

   i) adaptación beneficiosa para el usuario de sistemas viales de contención (medianas y guardarraíles de seguridad para evitar los peligros a los usuarios vulnerables).

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.

4. Criterios para la fase de explotación inicial: Evaluación de la seguridad vial a la luz del comportamiento real de los usuarios.

   La realización de auditorías en cualquiera de las fases puede implicar la necesidad de volver a examinar los criterios de fases anteriores.

ANEXO III

CLASIFICACIÓN DE TRAMOS DE CARRETERA CON ALTA CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES Y CLASIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA RED

1. **Determinación de los tramos de carretera con alta concentración de accidentes**

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

2. **Determinación de los tramos en que se realizarán análisis de la clasificación de la seguridad de la red**

   La determinación de tramos para el análisis en la clasificación de la seguridad de la red tendrá en cuenta su ahorro potencial en costes derivados de los accidentes. Los tramos de carretera se clasificarán en categorías. Para cada categoría de carretera, se analizarán y clasificarán tramos con arreglo a factores relacionados con la seguridad, como concentración de accidentes, volumen del tráfico y tipología del tráfico.

   Para cada categoría de carretera, la clasificación de la seguridad de la red se traducirá en una lista prioritaria de tramos de carretera en los que se espera que una mejora de la infraestructura sea altamente efectiva.

3. Elementos de la evaluación para las visitas de emplazamientos por parte de los equipos de expertos:

   a) descripción del tramo de carretera;

   b) referencia a posibles informes anteriores sobre el mismo tramo de carretera;

   c) análisis de posibles informes sobre accidentes;

   d) número de accidentes, víctimas mortales y heridos graves en los tres años anteriores;

   e) conjunto de medidas correctoras potenciales en períodos de tiempo diferentes, como por ejemplo:

      — eliminar o proteger los obstáculos fijos situados en los márgenes de la carretera,

      — reducir los límites de velocidad e intensificar los dispositivos locales de control de su observancia,

      — mejorar la visibilidad en distintas condiciones meteorológicas y de iluminación,

      — mejorar las condiciones de seguridad de los equipos situados en los márgenes de la carretera, como los sistemas viales de contención,

      — mejorar la coherencia, la visibilidad, la legibilidad y la colocación de marcas viales (incluida la implantación de bandas sonoras) y señales,

      — proteger contra la caída de rocas, desprendimientos de tierras y aludes,

      — mejorar la adherencia/rugosidad de los firmes,

      — rediseñar los sistemas viales de contención,

      — realizar y mejorar la protección de la mediana,

      — modificar el trazado de las zonas de adelantamiento,

      — mejorar las intersecciones, incluidos los pasos a nivel carretera/ferrocarril,

      — modificar pendientes y peraltes,

      — modificar la anchura de la carretera y añadir arcenes,

      — instalar sistemas de gestión y control del tráfico,

      — reducir el conflicto potencial con usuarios vulnerables de la carretera,

      — mejorar la carretera para homologarla a las actuales normas de diseño,

      — reparar o sustituir firmes,

      — usar señalización vial inteligente,

      — mejorar los sistemas inteligentes de transporte y servicios telemáticos para fines de interoperabilidad, emergencia y señalización.

ANEXO IV

INFORMACIÓN CONTENIDA EN LOS INFORMES SOBRE ACCIDENTES

Los informes sobre accidentes deben incluir los siguientes elementos:

1) localización lo más precisa posible del accidente;

2) imágenes o diagramas del lugar del accidente;

3) fecha y hora del accidente;

4) información sobre la carretera, como tipo de zona, vía o intersección, incluida señalización, número de carriles, marcas viales, firme, condiciones de iluminación y meteorológicas, límite de velocidad y obstáculos en los márgenes de la calzada;

5) gravedad del accidente, con indicación del número de víctimas mortales y heridos, en la medida de lo posible con arreglo a criterios comunes que se definirán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 3;

6) características de las personas implicadas, tales como edad, sexo, nacionalidad, nivel de alcohol y utilización o no de equipo de seguridad;

7) datos de los vehículos implicados (tipo, antigüedad, país, eventualmente equipos de seguridad, fecha del último control técnico periódico con arreglo a la legislación aplicable);

8) datos del accidente tales como tipo de accidente, tipo de colisión, maniobra del vehículo y del conductor;

9) siempre que sea posible, información sobre el tiempo transcurrido entre el momento del accidente y el registro del mismo o la llegada de los servicios de emergencia.