

Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

► **B**                    **DIRECTIVA 2008/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**  
**de 19 de noviembre de 2008**  
**sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias**  
(DO L 319 de 29.11.2008, p. 59)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► <b><u>M1</u></b>	Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2019	L 305	1	26.11.2019

**▼B****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****▼M1***Artículo 1***Objeto y ámbito de aplicación**

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

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

3. La presente Directiva se aplicará también a las carreteras y proyectos de infraestructuras viarias no incluidos en el ámbito del apartado 2 que estén situados fuera de las zonas urbanas, a las que no tengan acceso las propiedades colindantes y que se lleven a cabo utilizando financiación de la Unión, con la excepción de las carreteras que no están abiertas a la circulación general de vehículos de motor, como las vías de circulación para bicicletas, o las carreteras que no están concebidas para la circulación general, como las carreteras de acceso a zonas industriales, agrícolas o forestales.

4. Los Estados miembros podrán eximir del ámbito de aplicación de la presente Directiva las carreteras principales con bajo nivel de riesgo para la seguridad, por motivos debidamente justificados relacionados con los volúmenes de tráfico y las estadísticas de accidentes.

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

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

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

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

**▼B***Artículo 2***Definiciones**

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

**▼ M1**

- 1) «red transeuropea de carreteras»: la red de carreteras identificada en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>;
- 1 *bis*) «autopista»: una carretera, especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos motorizados, a la que no tienen acceso las propiedades colindantes y que cumple los siguientes criterios:
  - a) está dotada, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o, excepcionalmente, por otros medios;
  - b) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones;
  - c) está señalizada específicamente como autopista;
- 1 *ter*) «carretera principal»: una carretera situada fuera de las zonas urbanas que conecta grandes ciudades o regiones y pertenece a la categoría más alta de carreteras por debajo de la categoría «autopista» en la clasificación nacional de carreteras en vigor el 26 de noviembre de 2019;

**▼ B**

- 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;

**▼ M1**

- 6) «valoración de la seguridad»: la clasificación en categorías de los tramos de la red de carreteras en servicio, según su seguridad inherente medida objetivamente;

---

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

**▼ M1**

- 7) «inspección específica de seguridad vial»: una investigación específica para detectar condiciones peligrosas, defectos y problemas que aumentan el riesgo de accidentes y lesiones, a partir de una visita *in situ* a una carretera o tramo de carretera en servicio;
- 7 bis) «inspección periódica de seguridad vial»: la comprobación ordinaria periódica de las características y los defectos que exigen una intervención de mantenimiento por motivos de seguridad;

**▼ B**

- 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;

**▼ M1**

- 10) «usuario vulnerable de la vía pública»: los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas.

**▼ B***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.

**▼B**

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.

**▼M1**

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

*Artículo 5***Evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red**

1. Los Estados miembros garantizarán que se lleve a cabo una evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red en toda la red de carreteras en explotación incluidas en el ámbito de la presente Directiva.
2. Las evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red evaluarán el riesgo de que se produzcan accidentes y de que el impacto sea grave, a tenor de:
  - a) principalmente, un examen visual, realizado sobre el terreno o por medios electrónicos, de las características de concepción de la carretera (seguridad intrínseca); y
  - b) un análisis de los tramos de la red de carreteras que han estado en explotación más de tres años y en los que se ha producido un número elevado de accidentes graves en proporción al volumen de circulación.
3. Los Estados miembros garantizarán que la primera evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se lleve a cabo a más tardar en 2024. Las posteriores evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se efectuarán con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, al menos cada cinco años.
4. Al efectuar la evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red, los Estados miembros podrán tener en cuenta los elementos indicativos establecidos en el anexo III.
5. La Comisión proporcionará orientaciones sobre la metodología para la realización de evaluaciones sistemáticas de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red y de valoraciones de la seguridad.

**▼ M1**

6. Sobre la base de los resultados de la evaluación mencionada en el apartado 1, y a fin de establecer prioridades entre las medidas que habrán de adoptarse en el futuro, los Estados miembros clasificarán todos los tramos de la red de carreteras en no menos de tres categorías según su nivel de seguridad.

*Artículo 6***Inspecciones periódicas de seguridad vial**

1. Los Estados miembros garantizarán que se lleven a cabo inspecciones periódicas de seguridad vial con frecuencia suficiente para garantizar niveles de seguridad adecuados para la infraestructura viaria en cuestión.

---

3. Los Estados miembros garantizarán la seguridad de los tramos de la red de carreteras limítrofes con los túneles de carretera incluidos en el ámbito de la Directiva 2004/54/CE a través de inspecciones conjuntas de seguridad vial con la participación de los órganos competentes de la aplicación de la presente Directiva y los de la Directiva 2004/54/CE. Las inspecciones conjuntas de seguridad vial se llevarán a cabo con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, al menos cada seis años.

**▼ B**

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.

**▼ M1***Artículo 6 bis***Seguimiento de los procedimientos de las carreteras en explotación**

1. Los Estados miembros garantizarán que las conclusiones de las evaluaciones de seguridad de las carreteras del conjunto de la red efectuadas de conformidad con el artículo 5 sean objeto de seguimiento, ya sea mediante inspecciones específicas de seguridad vial o mediante medidas correctoras directas.

2. Al efectuar las inspecciones específicas de seguridad vial los Estados miembros podrán tener en cuenta los elementos indicativos recogidos en el anexo II *bis*.

3. Las inspecciones específicas de seguridad vial serán realizadas por equipos de expertos. Uno de los miembros del equipo de expertos, como mínimo, deberá cumplir los requisitos establecidos en el artículo 9, apartado 4, letra a).

4. Los Estados miembros garantizarán que las conclusiones de las inspecciones específicas de seguridad vial sean objeto de seguimiento mediante decisiones motivadas que establezcan si es necesario tomar medidas correctoras. En particular, los Estados miembros determinarán los tramos de carretera en los que sea necesario mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias y definirán acciones prioritarias destinadas a mejorar la seguridad de tales tramos de carretera.

5. Los Estados miembros garantizarán que se tomen medidas correctoras específicas principalmente para los tramos de carretera con bajo nivel de seguridad y que brinden la oportunidad de aplicar medidas con un elevado potencial de mejora de la seguridad y de ahorro de los costes causados por accidentes.

**▼ M1**

6. Los Estados miembros elaborarán y actualizarán periódicamente un plan de acción prioritario y basado en el riesgo para llevar a cabo el seguimiento de la aplicación de las medidas correctoras señaladas.

*Artículo 6 ter***Protección de los usuarios vulnerables de la vía pública**

Los Estados miembros garantizarán que se tengan en cuenta las necesidades de los usuarios vulnerables de la vía pública cuando se apliquen los procedimientos establecidos en los artículos 3 a 6 *bis*.

*Artículo 6 quater***Señales y marcas viales**

1. Los Estados miembros prestarán especial atención, en sus procedimientos actuales y futuros sobre señales y marcas viales, a la legibilidad y la detectabilidad por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor. Dichos procedimientos tendrán en cuenta especificaciones comunes cuando dichas especificaciones comunes se hayan establecido de conformidad con el apartado 3.

2. A más tardar en junio de 2021, un grupo de expertos creado por la Comisión evaluará la oportunidad de establecer especificaciones comunes, incluidos distintos elementos destinados a garantizar el uso operativo de señales y marcas viales, con el fin de fomentar la legibilidad y la detectabilidad efectivas de las señales y marcas viales por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor. Dicho grupo estará formado por expertos designados por los Estados miembros. La evaluación incluirá una consulta a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

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

- a) la interacción entre las distintas tecnologías de asistencia al conductor y las infraestructuras;
- b) el efecto de los fenómenos meteorológicos y atmosféricos, así como del tráfico, en las señales y marcas viales presentes en el territorio de la Unión;
- c) el tipo y la frecuencia de tareas de mantenimiento que precisan las distintas tecnologías, incluida una estimación de los costes.

3. Teniendo en cuenta la evaluación a que se refiere el apartado 2, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para establecer especificaciones comunes relativas a los procedimientos de los Estados miembros a que se refiere el apartado 1, con el fin de garantizar el uso operativo de sus señales y marcas viales por lo que respecta a la legibilidad y detectabilidad efectivas de las señales y marcas viales por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13, apartado 2.

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

**▼ M1***Artículo 6 quinquies***Información y transparencia**

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

*Artículo 6 sexies***Notificación voluntaria**

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

**▼ B***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.

**▼ M1**

1 *bis*. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para proporcionar directrices según las cuales deba notificarse la gravedad del accidente, con indicación del número de víctimas mortales y heridos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13, apartado 2.

**▼ B**

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.

**▼B***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.

**▼M1**

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

**▼B**

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.

**▼M1***Artículo 10***Intercambio de mejores prácticas**

Con el fin de mejorar la seguridad de las carreteras de la Unión Europea, la Comisión establecerá un sistema de intercambio de información y mejores prácticas entre los Estados miembros que abarque, entre otras cosas, los programas de formación sobre seguridad vial, los proyectos existentes de seguridad de las infraestructuras viarias y la tecnología de seguridad vial probada.

**▼B***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.

**▼ M1****▼ B**

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.

**▼ M1***Artículo 11 bis***Presentación de informes**

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

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

*Artículo 12***Modificación de los anexos**

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 12 *bis* que modifiquen los anexos a fin de adaptarlos al progreso técnico.

*Artículo 12 bis***Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 16 de diciembre de 2019. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en *el Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

**▼ M1**

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación <sup>(1)</sup>.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 13***Procedimiento del comité**

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

**▼ B***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.

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

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

**▼ M1***ANEXO I***ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO  
DE LA SEGURIDAD VIAL****▼ B**

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);

**▼ M1**

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

**▼ B**

- f) estacionalidad y condiciones climáticas;
- g) presencia de un número suficiente de aparcamientos seguros;
- h) actividad sísmica.

**▼ M1***ANEXO II***ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL****▼ B**

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;

**▼ M1**

- n) disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública:
  - i) disposiciones relativas a los peatones,
  - ii) disposiciones relativas a los ciclistas, incluida la existencia de rutas alternativas o de separaciones del tráfico motorizado a gran velocidad,
  - iii) disposiciones relativas a los vehículos de motor de dos ruedas,
  - iv) densidad y situación de los pasos para peatones y ciclistas,
  - v) disposiciones relativas a los peatones y los ciclistas en las carreteras afectadas de la zona,
  - vi) separación de los peatones y los ciclistas del tráfico motorizado a gran velocidad o existencia de rutas alternativas directas en carreteras de clase inferior.

**▼ B**

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;

**▼B**

- e) entorno del margen de la carretera, incluida vegetación;
- f) obstáculos fijos en los márgenes de la carretera;
- g) previsión de aparcamientos seguros;

**▼M1**

- h) disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública:
  - i) disposiciones relativas a los peatones,
  - ii) disposiciones relativas a los ciclistas,
  - iii) disposiciones relativas a los vehículos de motor de dos ruedas;

**▼B**

- 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.

**▼ M1***ANEXO II bis***ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS INSPECCIONES ESPECÍFICAS DE SEGURIDAD VIAL**

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

**▼ M1**

- f) contraste adecuado de las marcas viales;
  - g) alumbrado de carreteras e intersecciones iluminadas;
  - h) equipos adecuados instalados en los márgenes de la carretera.
5. Semáforos:
- a) funcionamiento;
  - b) visibilidad.
6. Objetos, zonas limpias y sistemas viales de contención:
- a) entorno de los márgenes de la carretera, incluida la vegetación;
  - b) peligros en los márgenes de la carretera y distancia desde el borde de la calzada o de la vía para la circulación de bicicletas;
  - c) adaptación beneficiosa para el usuario de los sistemas viales de contención (medianas y guardarraíles de seguridad a fin de evitar peligros a los usuarios vulnerables de la vía pública);
  - d) terminaciones de los guardarraíles de seguridad;
  - e) sistemas viales de contención adecuados en puentes y alcantarillas;
  - f) vallas (en carreteras de acceso restringido).
7. Firme:
- a) defectos del firme;
  - b) adherencia;
  - c) material suelto/grava/piedras;
  - d) encharcamiento y drenaje del agua.
8. Puentes y túneles:
- a) presencia y número de puentes;
  - b) presencia y número de túneles;
  - c) elementos visuales que representan un peligro para la seguridad de las infraestructuras.
9. Otras cuestiones:
- a) oferta de zonas seguras de estacionamiento y descanso;
  - b) oferta para vehículos pesados;
  - c) deslumbramiento por los faros;
  - d) obras de carreteras;
  - e) actividades peligrosas en los márgenes de la carretera;
  - f) información adecuada en el material de los STI (por ejemplo, paneles de mensajes variables);
  - g) animales y flora y fauna silvestres;
  - h) advertencias de zona escolar (en su caso).

**▼ M1***ANEXO III***ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS EVALUACIONES DE SEGURIDAD DE LAS CARRETERAS DEL CONJUNTO DE LA RED**

1. Aspectos generales:
  - a) tipo de carretera en relación con el tipo y tamaño de las regiones/ciudades que conecta;
  - b) longitud del tramo de carretera;
  - c) tipo de zona (rural, urbana);
  - d) utilización del suelo (zonas educativas, comerciales, industriales y de fábricas, residenciales, agrícolas y ganaderas, sin desarrollar);
  - e) densidad de puntos de acceso a las propiedades;
  - f) presencia de vías de servicio (por ejemplo, para comercios);
  - g) presencia de obras en la carretera;
  - h) presencia de zonas de estacionamiento.
2. Volumen de tráfico:
  - a) volumen de tráfico;
  - b) volumen observado de motocicletas;
  - c) volumen observado de peatones a ambos lados, señalando si es «a lo largo» o «cruzando»;
  - d) volumen observado de bicicletas a ambos lados, señalando si es «a lo largo» o «cruzando»;
  - e) volumen observado de vehículos pesados;
  - f) flujo estimado de peatones determinado a partir de los atributos de utilización de las fincas colindantes;
  - g) flujo estimado de bicicletas determinado a partir de los atributos de utilización de las fincas colindantes.
3. Datos relativos a los accidentes:
  - a) número, localización y causas de víctimas mortales por grupo de usuarios de la vía pública;
  - b) número y localización de heridos graves por grupo de usuarios de la vía pública.
4. Características operativas:
  - a) límite de velocidad (general, para motocicletas, para camiones);
  - b) velocidad de servicio (percentil 85);
  - c) gestión de la velocidad y/o reducción del tráfico;
  - d) presencia de servicios STI: alertas de congestión, paneles de mensajes variables;

**▼ M1**

- e) advertencias de zona escolar;
  - f) presencia de guardias de cruce escolar en los períodos fijados.
5. Características geométricas:
- a) características de la sección transversal (número, tipo y anchura de los carriles, diseño y material de los arcenes de la mediana central, carriles para bicicletas, caminos peatonales, etc.), incluida su variabilidad;
  - b) curvatura horizontal;
  - c) pendiente y trazado vertical;
  - d) visibilidad y distancias de visibilidad.
6. Objetos, zonas limpias y sistemas viales de contención:
- a) entorno de los márgenes de la carretera y zonas limpias;
  - b) obstáculos fijos en los márgenes de la carretera (por ejemplo, farolas, árboles, etc.);
  - c) distancia a los obstáculos desde los márgenes de la carretera;
  - d) densidad de los obstáculos;
  - e) bandas sonoras;
  - f) sistemas viales de contención.
7. Puentes y túneles:
- a) presencia y número de puentes, así como la información pertinente acerca de ellos;
  - b) presencia y número de túneles, así como la información pertinente acerca de ellos;
  - c) elementos visuales que representan un peligro para la seguridad de las infraestructuras.
8. Intersecciones:
- a) tipo de intersección y número de ramas (indicando, en particular, el tipo de control y la presencia de giros protegidos);
  - b) presencia de canalización;
  - c) calidad de la intersección;
  - d) volumen de las carreteras que se cruzan;
  - e) presencia de pasos a nivel (con indicación, en particular, del tipo de cruce y de si son con barreras, sin barreras, manuales o automatizados).
9. Mantenimiento:
- a) defectos del firme;
  - b) adherencia del firme;
  - c) estado de los arcenes (incluida la vegetación);

**▼ M1**

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

**▼B***ANEXO IV***INFORMACIÓN CONTENIDA EN LOS INFORMES SOBRE ACCIDENTES**

Los informes sobre accidentes deben incluir los siguientes elementos:

**▼M1**

1) localización del accidente (lo más precisa posible), con indicación de las coordenadas GNSS;

**▼B**

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;

**▼M1**

5) gravedad del accidente;

**▼B**

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.