

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

ITZULPENA¹

Araua: 2008/96/EE ZUZENTARAUUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA KONTSEILUARENA 2008ko azaroaren 19koa, bide-azpiegituren segurtasunaren kudeaketari buruzkoa.

Ondorengo itzulpena Eusko Jaurlaritzak egin du Herri Arduralaritzaren Euskal Erakundeko (IVAP) Itzultzaile Zerbitzu Ofizialaren bidez eta Zerbitzu honen ziurtagiriarekin.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik.

¹ Jatorrizko testua, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratua, hauxe da: «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» (*Diario Oficial de la Unión Europea, L 319/59 de 29/11/2008*)

2008/96/EE Zuzentaraua (EBren Egunkari Ofiziala, L 319/59, 2008/11/29koa)

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

ZUZENTARAUAK

2008/96/EE ZUZENTARAUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA KONTSEILUARENA 2008ko azaroaren 19koa bide-azpiegituren segurtasunaren kudeaketari buruzkoa

EUROPAKO PARLAMENTUAK ETA EUROPAR BATASUNeko KONTSEILUAK,

Europako Erkidegoa eratzen duen Tratatuak, eta, bereziki, haren 71. artikulua 1. paragrafoko c) idatz-zatia aztertu dute,

Batzordearen proposamena aztertu dute,

Europako Ekonomia eta Gizarte Komitearen irizpena ⁽¹⁾ aztertu dute,

Eskualdeetako Komiteari aurrez kontsulta egin ondoren,

eta Tratatuaren 251. artikuluan ⁽²⁾ xedatutako prozedurari jarraiki,

Alderdi hauek kontuan hartu dituzte:

(1) Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1692/96/EE Erabakian, 1996ko uztailaren 16koan, Europa barneko garraio-sarea garatzeko Erkidegoko orientabideei buruzkoan ⁽³⁾, Europa barneko errepideen sarea definitzen da. Errepide-sare horrek berebiziko garrantzia du Europaren integrazioa eta kohesioa bultzatzeko eta ongizate-maila handia bermatzeko. Komenigarria da, bereziki, segurtasun-maila handia bermatzea.

(2) 2001eko irailaren 12ko «Europaren garraio-politika 2010. urteari begira: une erabakigarria» Liburu Zurian, Batzordeak aditzera eman zuen beharrezkoa zela bide-segurtasunaren eraginari buruzko ebaluazioak eta auditoriak egitea, Erkidegoaren barruan istripu gehien izaten diren errepide-zatiak zein diren jakiteko eta horiei konponbidea emateko. Horrez gain, beste helburu bat ere ezarri zuen: Europar Batasuneko errepideetan hildakoen kopurua erdira murriztea, 2001. eta 2010. urteen artean.

(3) 2003ko ekainaren 2ko jakinarazpenean, “Bide-segurtasuneko Europako ekintza-programa — Europar Batasunean izaten diren zirkulazio-istripuetan hildakoen kopurua erdira murriztea gaurtik 2010. urtera bitartean: denon erantzukizuna”, Batzordeak adierazi zuen bide-azpiegiturak direla bide-segurtasunerako politikaren hirugarren zutabea, eta Erkidegoan istripu-kopurua murrizteko ezarritako helburua lortzeko lagungarria izan behar lukeela.

(4) Azken urteotan asko aurreratu da ibilgailuen diseinuan (segurtasun-neurriak eta, horrez gain, teknologia berriak garatu eta aplikatu dira), eta horri esker, errepide-istripuetan hildakoen kopuruak behera egin du. 2010. urterako ezarritako helburua lortuko bada, nahitaezkoa da beste eremu batzuetan ere lan egitea. Azpiegituren segurtasun-kudeaketak hobekuntzak egiteko aukera asko ematen ditu, eta nahitaezkoa da horiek aprobeztatzea.

(5) Prozedura egokiak funtsezko tresna dira Europa barneko errepide-sareko bide-azpiegituren segurtasuna hobetzeko eta, hortaz, prozedura egoki horiek ezarri behar dira. Estrategiari dagokionez, ezinbestekoa da bide-segurtasunaren eraginari buruzko ebaluazioek jakitera ematea zer ondorio eragingo dituzten azpiegitura-proiektu desberdinek, eta erabakigarriak izatea errepidearen trazadurak edo ibilbideak aukeratzeko. Bide-segurtasunaren eraginari buruzko ebaluazioen emaitzak hainbat dokumentutan erants daitezke. Bestalde, segurtasunaren eraginari buruzko auditorien bidez, xehetasunez azaldu behar da zein diren azpiegitura-proiektuen arrisku-elementuak. Horrenbestez, zentzuzkoa da bi eremu horietan aritzeko jarraitu beharreko prozedurak garatzea, Europa barneko errepide-sarearen bide-azpiegituren segurtasuna handiagoa izan dadin; prozedura horietatik kanpo geratzen dira

(1) C 168 EO, 2007.7.20koa, 71. or.

(2) Europako Parlamentuaren 2008ko ekainaren 19ko Irizpena (Egunkari Ofizialean oraindik argitaratu gabea) eta Kontseiluak 2008ko urriaren 20an hartutako Erabakia.

(3) L 228 EO, 1996.9.9koa, 1. or.

2008/96/EE Zuzentzua (EBren Egunkari Ofiziala, L 319/59, 2008/11/29koa)

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/54/EE Zuzentarauak, 2004ko apirilaren 29koak, Europa barneko errepide-sareko tunelek bete beharreko gutxieneko segurtasun-baldintzei buruzkoak ⁽⁴⁾, bere baitan hartzen dituen tunelak.

(6) Zenbait estatu kidek, dagoeneko, bide-azpiegituren segurtasuna kudeatzen dute, eta kudeaketa horiek behar bezala funtzionatzen dute. Herrialde horiek egungo metodoak erabiltzen jarraitzeko aukera izan behar dute, baldin eta Zuzentaru honetan ezarritako helburuekiko koherenteak badira, betiere.

(7) Ikerketak funtsezko tresna dira Europar Batasuneko errepideen segurtasuna hobea izan dadin. Bide-azpiegituren segurtasuna hobetzeko, berebiziko garrantzia du osagaiak, neurriak eta metodoak garatzeak eta horiek egiaztatzeak (telematika barne), bai eta ikerketaren emaitzak jakitera emateak ere.

(8) Ezinbestekoa da erabiltzen diren errepideen segurtasun-maila handiagoa izatea eta, horretarako, istripu gehien gertatzen diren errepide-zatietan edo istripu gehiago izateko aukera gehien duten bide-zatietan inbertitu behar da. Egokitzat hartzen da gidariei jakinaraztea zein errepide-zatitan geratzen diren istripu gehien, haiek bolantean jarrera alda dezaten eta zirkulazio-arauei hobeto errepara diezaieten, abiadura-mugei buruzko arauai, batez ere.

(9) Sarearen segurtasunaren klasifikazioa egiteak eragin handia izaten du hura aplikatu bezain laster. Istripu gehien gertatzen diren errepide-zatiak konpondu ondoren eta neurri zuzentzaile egokiak ezarri ondoren, segurtasunaren inguruko ikuskapenek protagonismo handiagoa izan behar dute, prebentziozko ekintzei dagokienez. Aldian aldiko ikuspenak funtsezko tresna dira, errepideetako erabiltzaileek izaten dituzten noizbehinkako arriskuak prebenitze aldera —arriskutsuenak barne—, errepideetako obrei dagokienez.

(10) Komeni da segurtasunaren inguruan adituek dakitena ezinbestean eguneratuko dela bermatzea, estatu kideek zaindutako prestakuntza-programen eta kualifikazio-tresnen bidez.

(11) Europar Batasuneko errepideen segurtasuna hobetzeko, estatu kideen artean jardunbide egokienak elkarren artean maizago eta modu koherenteagoan trukatzeko sistema bat eratu behar da.

(12) Europar Batasuneko errepideetan bide-segurtasun handiagoa bermatze aldera, ezinbestekoa da estatu kideek bide-azpiegituren kudeaketari buruzko jarraibideak ezartzea. Jarraibide horien berri Batzordeari emanez gero, bai eta horien aplikazioari buruzko informazioa ere aldian-aldian emanez gero, lagungarria izango da Erkidegoaren barruko azpiegituren segurtasuna sistematikoki hobetzeko eta sistema eraginkorragoa izateko abiapuntua ezartzeko. Aplikazioari buruzko txostenei esker, estatu kideek konponbide eraginkorragoak hauteman ahal izango dituzte. Azterketak egin aurreko edo ondorengo datuak sistematikoki bilduz gero, berriz, neurri eraginkorragoak hautatu ahal izango da, gerora abian jarri beharreko jarduerak bere helburua bete dezan.

(13) Bide-segurtasunean inbertitzeko zuzentaru honek ezarritako xedapenak aplikatzeaz gain, kontuan hartu behar dira errepide-sarearen mantentze-lanetarako inbertsioaren alorrean estatu kide bakoitzak dituen eskumenak.

(14) Estatu kideek ezin dutenez behar bezala bete zuzentaru honetan ezarritako helburua —hau da, Europa barneko errepide-sare guztian segurtasun-maila handia eta homogenea bermatzeko prozedurak ezartzea—, helburu hori betetzeko aukera handiagoa dago Europar Batasuneko erakundeen bidez jardunez gero. Horren harian, Tratuaren 5. artikuluko xedatutako subsidiariotasun-printzipioaz baliu daiteke Erkidegoa, gaiari buruzko neurriak hartzeko. Artikulu horretan aipatzen den proportzionaltasun-printzipioarekin bat, zuzentaru honek ez ditu helburu hori lortzeko beharrezko neurriak besterik hartzen.

(15) Egokia da zuzentaru hau ezartzeko beharrezko neurriak Kontseiluaren 1999ko ekainaren 28ko 1999/468/EE Erabakiaren arabera onartzea. Erabaki horrek Batzordeari dagozkion betearazte-eskumenak gauzatzeko prozedura ezartzen du ⁽¹⁾.

(16) Bereziki komeni da Batzordeari eskumenak esleitzea, bide-segurtasunaren kudeaketarako jardunbideak hobetzeko beharrezkoak diren irizpideak ezar ditzan eta eranskinak aurrerapen teknikora egokitu ditzan. Neurri horiek orokorrak eta zuzentaru honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldaraztekoak direnez gero (funtsezkoak ez diren elementu gehiagorekin ere osatuz), 1999/468/EE Erabakiko 5 bis artikuluan agindutako kontrol-dun arautze-prozeduraren arabera hartu behar dira.

(17) Delinkuentziari aurrea hartzeaz gain, bide-segurtasuna lortzeko berebiziko garrantzia du errepide-ertzetan aparkaleku-kopuru nahikoa gaitzeak. Aparkalekuak eginez gero, ibilgailu-gidariei atseden hartu ahal izango dute eta, ondoren, bidaiari berriro ekin arreta erabatekoa dutela. Horrenbestez, aparkaleku seguruak eta behar adina aparkaleku aurreikustea bide-azpiegituren segurtasun-kudeaketaren zati izan behar du.

(4) L 167 EO, 2004.4.30ekoa, 39. or.

(1) L 184 EO, 1999.7.17koa, 23. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

(18) Erakundeen arteko «Legegintza hobetzea» Akordioaren 34. puntuan ⁽¹⁾ arautzen denari jarraiki, estatu kide orok nork bere taula egin dezan sustatu nahi da, bai eta horiek argitara ditzaten ere, zuzentarau hau eta transposizio-neurriak bat datozela erakusteko ahal den neurrian, hori onuragarria izango baita bai estatuentzat, bai Erkidegoarentzat.

ZUZENTARAU HAU ONARTU DUTE:

1. artikulua

Helburua eta aplikazio-eremua

1. Zuzentarau honek eremu hauekin lotutako prozedurak ezartzea eta aplikatzea eskatzen du: bide-segurtasunaren eraginari buruzko ebaluazioekin, bide-sarearen segurtasunaren inguruko kudeaketarekin eta estatu kide bakoitzak egin beharreko segurtasun-ikuskapenekin.
2. Zuzentarau hau Europa barneko errepede-sarea osatzen duten errepede guztiei aplikatuko zaie, nahiz eta diseinu-, eraikitze- edo ustiapen-fasean egon errepede horiek.
3. Estatu kideek zuzentarau honetako xedapenak aplikatu ahal izango dituzte, halaber, jardunbide egoki-multzo gisa, nork bere estatuko errepede bidezko garraio-azpiegituran, baldin eta Europa barneko garraio-sarekoa ez bada eta Europar Batasuneko funtsen kontura ordaindu bada, osorik nahiz zati bat.
4. Zuzentarau hau ez zaie aplikatuko 2004/54/EE Zuzentarauak xedatzen dituen errepedeetako tunelei.

2. artikulua

Definizioak

Zuzentarau honetan, hitz hauek esanahi hau dute:

- 1) «Europa barneko errepede-sarea»: 1692/96/EE Erabakiaren I. eranskinaren 2. atalean deskribatutako errepede-sarea;
- 2) «organo eskuduna»: dagozkien eskumenei jarraiki, zuzentarau hau aplikatzen parte hartuko duen edozein erakunde publiko zein pribatu, nazio-, eskualde- edo toki-mailakoa, baita zuzentarau hau indarrean sartu aurretik organo eskudun gisa izendatutako erakundeak ere, baldin eta zuzentarauak ezarritako baldintzak betetzen badituzte, betiere.
- 3) «bide-segurtasunaren eraginaren ebaluazioa»: errepede-sarearen segurtasunari buruzko konparaziozko analisi estrategikoa, errepede berri batean zein lehendik zegoen errepede batean aldaketa handiren bat egin ondoren;
- 4) «bide-segurtasunaren inguruko auditoria»: bide-azpiegituren inguruko proiektuaren diseinuak dituen ezaugarrien egiaztatze independente, xehe, sistematiko eta teknikoa, egiaztapen hori fase guztietan aplikatzen dela; hau da, planifikazioan zein hasierako ustiapenean;
- 5) «istripu-kopuru handiak izaten diren errepede-zatien klasifikazioa»: hiru urte baino gehiago ustiatu diren eta zirkulazio-fluxuarekiko hildako-kopuru handia izan duten errepede-sareko bide-zatiak zehazteko, aztertze eta klasifikatzeko metodo bat;
- 6) «sarearen segurtasunari buruzko klasifikazioa»: segurtasuna hobetzeko dituen aukerak eta istripuek eragindako kostuak murriztea kontuan hartuta, errepede-sareko bide-zatiak zehaztea, aztertzea eta klasifikatzea.
- 7) «segurtasunaren ikuskapena»: segurtasun-arrazoiengatik, mantentze-lanak egitea eskatzen duten ezaugarriak eta gabeziak edo okerrak egiaztatzea aldian-aldian.
- 8) «jarraibideak»: estatu kideek ezarritako neurriak, horien bidez zuzentarau honek segurtasunaren alorrean ezarritako prozedurak aplikatzeko eman beharreko urratsak eta kontuan izan beharreko elementuak finkatzeko;
- 9) «azpiegitura-proiektua»: bide-azpiegitura berria eraikitze proiektua edo zirkulazio-fluxuan eragiten duten azpiegiturak — lehendik zeudenak— birgaitzeko edo aldatzeko proiektua.

(i) C 321 EO, 2003.12.31koa, 1. or.

3. artikulua

Bide-segurtasunaren eraginari buruzko ebaluazioa, azpiegitura-proiektuetarako

1. Estatu kideek bermatu egingo dute azpiegitura-proiektu guztietan egingo dela bide-segurtasunaren eraginari buruzko ebaluazioa.
2. Bide-segurtasunaren eraginari buruzko ebaluazioa planifikazioaren hasierako fasean egingo da, azpiegitura-proiektua onartu aurretik. Testuingurua halakoa izanik, estatu kideek ahal duten guztia egingo dute I. eranskinean ezarritako irizpideak betetzeko.
3. Bide-segurtasunaren eraginaren inguruan egindako ebaluazioak bere baitan hartuko ditu proposatutako irtenbidea hautatzen lagunduko duten gogoetak —segurtasunaren alorrekoak—. Horrezaz gain, aztertutako aukera guztien kostu-abantailen azterketa egiteko beharrezkoa den informazioa ere hartuko du bere baitan.

4. artikulua

Bide-segurtasunaren inguruko auditoriak, azpiegitura-proiektuetarako

1. Estatu kideek bermatu egingo dute azpiegitura-proiektu guztietan egingo dela bide-segurtasunaren inguruko auditoria.
2. Bide-segurtasunaren inguruko auditoriak egiterakoan, estatu kideek beharrezkoa den guztia egingo dute II. eranskinean ezarritako irizpideak errespetatzeko.

Estatu kideek auditore bat izendatuko dela bermatuko dute, azpiegitura-proiektuaren diseinuaren ezaugarriei buruzko auditoria egin dezan.

9. artikuluan 4. paragrafoan xedatutakoari jarraiki izendatuko da auditorea, eta 9. artikuluan xedatutako eskumenak eta prestakuntza —beharrezkoak dituenak haren eginkizunetarako— izango ditu. Auditoriak taldean eginez gero, kideetako batek, gutxienez, horretarako gaitasuna duela egiaztatzen duen ziurtagiria izan behar du, 9. artikuluan 3. paragrafoan xedatutakoari jarraiki.

3. Bide-segurtasunari buruzko auditoriak azpiegitura-proiektuaren diseinu-prozesu guztian egingo dira; hau da, aurreproiektuaren fasean, proiektuaren fasean, inauguratu aurretik eta ustiatzen hasi ondoren.

4. Segurtasunaren ikuspuntutik diseinuak dituen zalantzazko elementuak auditoria-txostenean adierazten direla bermatuko dute estatu kideek; azpiegitura-proiektuaren fase bakoitzeko egingo dira auditoria-txostenak. Auditoria egiten denean arrisku-elementuak hautematen badira eta diseinuan ez badira zuzenketak egiten II. eranskinean deskribatutako fasea amaitu aurretik, erabaki hori hartzeko izan dituen arrazoiak azaldu beharko ditu organo eskudunak txosten horretako gehigarri batean.

5. 4. paragrafoan adierazten den txostenean, segurtasunaren inguruko gomendio egokiak emango direla bermatuko dute estatu kideek.

5. artikulua

Ustiatzen ari diren errepede-sarearen segurtasunaren klasifikazioa eta kudeaketa

1. Istripu-kopuru handia izaten duten errepede-zatien klasifikazioa eta sarearen segurtasunaren klasifikazioa errepede-sarearen ustiapenari buruzko azterketak oinarri hartuta egingo direla ziurtatuko dute estatu kideek; azterketa horiek errepede-sarea ustiatzen hasi eta, gutxienez, hiru urtean behin egingo dira. Testuingurua halakoa izanik, estatu kideek ahal duten guztia egingo dute III. eranskinean ezarritako irizpideak betetzeko.

2. Istripu-kopuru handia izaten duten errepede-zatien klasifikazioaren eta sarearen segurtasunaren klasifikazioaren emaitzak kontuan hartuta, lehenetsun handiena duten errepede-zatien ebaluazioa egingo dela ziurtatuko dute estatu kideek. Ebaluazio horiek aditu-taldeek egingo dituzte, errepede horietara, bertara, joanda eta III. eranskinaren 3. puntuan adierazitako elementuak oinarri hartuta. Aditu-taldeko kideetako batek, gutxienez, 9. artikuluan 4. paragrafoaren a) idatz-zatian ezarritako baldintzak bete beharko ditu.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

3. Jarduera zuzentzaileak 2. paragrafoan adierazitako errepede-zatietara zuzenduko direla bermatuko dute estatu kideek. III. eranskinaren 3. puntuko e) idatz-zatian adierazitako neurriei lehentasuna emango zaie eta, halaber, errentagarritasun-indize handiena dutenei erreparatuko zaie.

4. Errepideetan obrak egiten ari direlako erabiltzailearen segurtasuna arriskuan egon badaiteke, errepede-azpiegituretako errepede-zati horietan erabiltzaileei horien berri emango dieten seinaleak jarriko direla bermatuko dute estatu kideek. Seinale horiek, halaber, egunez zein gauez ikusteko modukoak izango dira; segurtasun-tartea kontuan hartuta jarriko dira; eta bide-seinaleei buruzko 1968ko Vienako Hitzarmenean ezarritakoa bete beharko dute.

5. Errepideetako erabiltzaileek istripu-kopuru handia izaten diren errepede-zatien inguruko berri badutela bermatuko dute estatu kideek; horretarako, egoki iruditzen zaizkien neurriak hartuko dituzte. Seinaleak jarriko dituela erabakitzen duenean estatu kideren batek, bide-seinaleei buruzko 1968ko Vienako Hitzarmenean ezarritakoak bete beharko ditu.

6. artikulua

Segurtasunaren inguruko ikuskapenak

1. Erabiltzen diren errepedeen inguruko ikuskapenak egingo direla bermatuko dute estatu kideek, bide-segurtasunarekin eta istripuen prebentzioarekin zerikusia duten ezaugarriak hautemateko.

2. Segurtasunaren inguruko ikuskapenek honako hauek hartuko dituzte beren baitan: errepede-sarearen aldian aldiko ikuskapenak eta errepedeetako obrek zirkulazio-fluxuaren segurtasunarekiko izan ditzaketen eraginaren egiaztapenak.

3. Estatu kideek ziurtasunez jakin behar dute organo eskudunek aldian aldiko ikuskapenak egiten dituztela. Bide-azpiegitura horietako segurtasuna egokia dela bermatu ahal izateko, ikuskapen horiek behar adinako maiztasunez egingo dira.

4. 8. artikulua xedatutako jarraibideaz gain, aldi baterako segurtasun-neurriak errepedeetako obretan aplikatzeko jarraibideak ezarriko dituzte estatu kideek. Horrez gain, horiei dagokien ikuskapen-programa ezarriko dute, jarraibide horiek behar bezala aplikatzen direla bermatzeko.

7. artikulua

Datuen kudeaketa

1. 1. artikuluko 2. paragrafoan aipatzen diren errepedeetan izandako hildakoak eragin dituen istripu bakoitzari buruz organo eskudunak txosten osoa idatziko duela bermatuko dute estatu kideek. Horrez gain, estatu kideek beren esku dagoen guztia egingo dute IV. eranskinean zerrendatutako elementu guztiak txosten horretan kontuan hartu ditzan organo eskudunak.

2. Hildakoak eragin dituzten istripuen eta istripu larrien hasierako batez besteko kostua zenbatekoa den kalkulatu dute estatu kideek, nork bere lurraldean gertatukoena. Kostu horien indizeak gehiago bereizteko aukera izango dute estatu kideek; kostu horiek, gutxienez, bost urtean behin eguneratu behar dira.

8. artikulua

Jarraibideak ezarri eta horien berri eman

1. Organo eskudunek zuzentarau hau aplikatzen laguntzeko nahitaezkoak diren jarraibideak ez badituzte ezarri, 2011. urteko abenduaren 19a baino lehen ezarriko dituztela bermatuko dute estatu kideek.

2. Jarraibide horiek ezarri direla edo aldatu egin direla hiru hileko epea baino lehen jakinarazi behar diote Batzordeari estatu kideek.

3. Interneteko orri publiko batean argitaratuko ditu horiek Batzordeak.

9. artikulua

Auditoreak izendatu eta horiek trebatu

2008/96/EE Zuzentaraua (EBren Egunkari Ofiziala, L 319/59, 2008/11/29koa)

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

1. Bide-segurtasunaren inguruko auditoreak trebatzeko programak ezarri ez badira, 2011. urteko abenduaren 19a baino lehen ezarriko direla bermatuko dute estatu kideek.
2. Zuzentarau honetan xedatutako funtzioak beteko dituzten bide-segurtasunaren inguruko auditoreek gaitasun-ziurtagiria eskuratzeko hasierako prestakuntza egingo dutela eta aldian-aldian trebakuntzako ikastaro osagarriak egingo dituztela bermatuko dute estatu kideek.
3. Bide-segurtasunaren inguruko auditoreek gaitasun-ziurtagiria dutelako segurantzia izan behar dute estatu kideek. Eman beharreko ziurtagiri horiek zuzentaraua indarrean jarri aurretik onartuko dira.
4. Auditoreak izendatzeko baldintza hauek errespetatuko dituztela bermatuko dute estatu kideek:
 - a) errepideen diseinuan, bide-segurtasunaren inguruko ingeniartzan eta istripuak aztertzen eskarmentua edo berariazko prestakuntza izan behar dute auditoreek;
 - b) estatu kideek 8. artikuluan adierazitako jarraibideak ezarri eta bi urte pasa ondoren, bide-segurtasunari buruzko auditoriak 2. eta 3. paragrafoetan xedatutako baldintzak betetzen dituzten auditoreek edo taldeek soilik egin ahaliko dituzte;
 - c) auditoria gainditu duen azpiegitura-proiektuari dagokionez, auditoria egin duen auditorea ezin izango da azpiegitura-proiektu horren sorreran edo ustiapenean parte hartu duen pertsonetako bat izan.

10. artikulua

Jarraibide onak trukatu

Europa barneko errepide-sarekoak ez diren Europar Batasuneko errepideen segurtasuna hobetze aldera, estatu kideen artean jarraibide onak elkarri trukatzeko sistema koherente bat ezarriko du Batzordeak; jarraibide onak, besteak beste, honako hauen ingurukoak izango dira: unean uneko errepide-azpiegituren segurtasun-proiektuak eta bide-segurtasunaren inguruan egiaztatutako teknologia.

11. artikulua

Segurtasuna kudeatzeko jarraibideak etengabe hobetu

1. Jarraibide onak eta ikasitakoa estatu kideen artean trukatzea sustatu eta antolatuko du Batzordeak; horretarako, nazioartean dauden foroetan eskuratutako esperientziaz baliatuko da, Europar Batasuneko errepide-azpiegiturei buruzko segurtasun-kudeaketaren inguruko jarraibideak etengabe hobetze aldera.
2. 13. artikuluan adierazitako Komiteak aholkatuko du Batzordea. Beharrezkoa den heinean ezarriko dira berariazko neurriak, eta 13. artikuluan 3. paragrafoan agindutako kontrol-dun arautze-prozeduraren arabera hartu behar dira.
3. Beharrezkoa bada, segurtasunaren inguruko alderdi teknikoari buruz kontsultatu ahaliko zaie errepide-azpiegituren kudeaketa eta segurtasunaren alorrean jarduten diren gobernu kanpoko erakunde eskudunei.

12. artikulua

Aurrerapen teknikora egokitu

Zuzentarau honetako eranskinak aurrerapen teknikora egokituko dira, 13. artikuluan 3. paragrafoan agindutako kontrol-dun arautze-prozedurari jarraiki.

13. artikulua

Komitearen prozedura

1. Komite batek aholkatuko du Batzordea.
2. Paragrafo honi erreferentzia egiten zaion kasuetan, 1999/468/EE Erabakiaren 5. eta 7. artikulua izango dira aplikatzekoak, eta haren 8. artikuluan xedatutakoa bete egingo da.

2008/96/EE Zuzentaraua (EBren Egunkari Ofiziala, L 319/59, 2008/11/29koa)

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

1999/468/EE Erabakiaren 5. artikulua 6. paragrafoan xedatutako epea hiru hilekoa da.

3. Paragrafo honi erreferentzia egiten zaion kasuetan, 1999/468/EE Erabakiko 5. *bis* artikuluko 1etik 4ra bitarteko paragrafoak eta 7. artikulua izango dira aplikatzekoak, eta haren 8. artikuluan xedatutakoa bete egingo da.

14. artikulua

Barne-zuzenbidean jasotzea

1. Zuzentarau honetan xedatutakoa betetze aldera, estatu kideek nahitaezkoak diren lege-, erregelamendu- eta administrazio-xedapenak indarrean jarri ahal izango dituzte, 2010. urteko abenduaren 19a baino lehen. Xedapen horien testuak ahalik eta lasterren helarazi behar dizkiote Batzordeari.

2. Zuzentarau honen bidez araututakoaren eremuan, estatu kideek barne-zuzenbidean ezarri dituzten xedapen nagusien testuak helaraziko dizkiote Batzordeari.

15. artikulua

Indarrean sartu

Erabaki hau *Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean* argitaratu eta hogeit eguneko epean jarriko da indarrean.

16. artikulua

Hartzaileak

Zuzentarau honen hartzaileak estatu kideak dira.

Estrasburgon emana, 2008ko azaroaren 19ean.

Europako Parlamentuaren izenean

Presidentea

H.-G. PÖTTERING

Kontseiluaren izenean

Presidentea

J.-P. JOUYET

2008/96/EE Zuzentaraua (EBren Egunkari Ofiziala, L 319/59, 2008/11/29koa)

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 periodos 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.
-