



ACTA DE LA REUNIÓN DE 28 DE JUNIO DE 2017  
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup> Irene González Álvarez, del Ministerio de Fomento

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

D. Enrique Montalbán, del Ministerio de Defensa.

D. José Merino Salamanca, del Ministerio del Interior.

D. José Luis Chica Moreu, del Ministerio del Interior

D. Carlos Martínez López, Ministerio de Interior

D<sup>a</sup> Vanesa Aranda López, Junta de Castilla La Mancha.

D. José Antonio Rodríguez Llamazares, de la Junta de Extremadura.

D<sup>a</sup> Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad de Madrid

D. Juan Antonio Balbí Valenti, de FEDECOS

D. Arturo García Cobaleda de AECSE.

En Madrid, a las 12:30 horas del día 28 de Junio de 2017, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1<sup>a</sup> Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

**Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.**

D<sup>a</sup> Silvia Garcia Wolfrum pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión y, al no haber ninguna objeción al mismo, queda aprobado.

**Punto 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la reunión anterior.**

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 3 de mayo de 2017 y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

**Punto 3.- Estadísticas de accidentes del 2016.**

D<sup>a</sup> Silvia García presenta a D<sup>a</sup> Irene González que va a ser la encargada de presentar la estadística de accidentes del 2016 en el transporte de mercancías peligrosas que se ha elaborado en la Dirección General del Transporte Terrestre.

D<sup>a</sup> Irene González comienza diciendo que la estadística se han hecho a mediados del 2017 con datos del 2016, considera que puede que no se haya recibido aún toda la documentación completa y además el análisis se ha hecho mucho tiempo después de producirse estos accidentes. Recuerda que del año 2015 no hay estadística, debido a la situación en la que se encontraba este Servicio en ese momento y a su falta de personal, por lo que al realizar la comparativa se tendrá que hacer con años anteriores al 2015.

Quiere hacer notar que en el 2016 y en lo que va del 2017 hay muchos accidentes de los que los consejeros de seguridad de las empresas no han mandado el informe y se



D. Antonio Ferrando Enrquix, de Petrolífera del Transporte, S.A.U.

D. José Luis Mañas La Hoz, de SEGUCONSULT, S.A.

D. Juan Munera Carretero, de CC.OO

D<sup>a</sup> Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRASMER

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano, de FEIQUE

D. Felipe Valiente Pablo, de ASORCO.

D. Francisco José Vegas Rosado, de CC.OO.  
Secretaria:

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento.

ha tenido conocimiento de los mismos por los informes que han enviado los distintos cuerpos de seguridad del Estado, y eso conlleva aviso de la Administración y una sanción al tener la obligación de emitir ese informe, por ello insta a las empresas que han tenido algún problema a que manden los informes a los que están obligados.

La estadística presentada se anexa al acta.

D. Eduardo Gómez quería hacer una serie de comentarios referente a la estadística que se ha presentado del 2016. Recuerda que la estadística del 2015 no se ha podido hacer y era más apremiante hacer la del 2016, en cuanto se pueda, se terminará para resolver esa laguna. Recordar que esta estadística se colgara en la web para que quién lo desee pueda tener acceso a ellas.

Con respecto a los sesenta y cuatro accidentes sin notificar, es un dato que llama mucho la atención, es el primer año que las empresas no han realizado el informe de accidentes, por supuesto se ha incoado, en los casos en que legalmente se ha podido hacer, el expediente sancionador correspondiente.

También quiere resaltar que en muchos de los casos la empresa tenía consejero de seguridad, y o no ha tenido conocimiento de ese accidente, o si lo ha tenido no ha hecho el informe de accidente. Llama la atención y habrá que potenciar el tema sancionador para ver si se termina con esto que llama mucho la atención.

M<sup>a</sup> Ángeles Montero pregunta si a estas empresas que no han notificado se les va a sancionar desde este Ministerio o se ha trasladado a las comunidades.

D. Eduardo Gómez dice que el expediente se ha realizado en el Ministerio.

D<sup>a</sup> Ángeles Montero pregunta si se lo pueden trasladar, y D. Eduardo Gómez no ve la razón de su traslado si ya se ha impuesto la sanción correspondiente. D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Ángeles Montero dice que por tener conocimiento de las empresas que son.

D. Juan Munera está viendo cómo se han incrementado de forma importante los accidentes transporte de mercancías peligrosas con respecto a otros años y, lo que propone es que se investiguen más profundamente cuales han sido sus causas, plantea que se establezcan procedimientos, protocolos y medidas preventivas para reducir, en la medida de lo posible, el índice de la accidentalidad. Vienen denunciando como organización sindical que en los últimos años y como consecuencia de la crisis económica y demás, las empresas se han relajado, no todas pero si muchas, dedicadas a este tipo de transporte en particular, se han relajado o han relajado las medidas de la empresa y aquí se está reflejando en este incremento de los datos de accidentalidad. Lo que proponen, por seguridad y para reducir el número de accidentes, es que se trabaje más profundamente y que haya más investigación, mucho más control y que entre todos se intente mejorar y reducir estos datos de accidentalidad.

D<sup>a</sup> Silvia García quiere destacar que de los accidentes que se han visto son accidentes de tráfico, no son producidos por la mercancía peligrosa que se transportaba; son accidentes que se han producido independientemente de la mercancía que transportaban. La mercancía en sí no ha sido la causante de los accidentes.

D. Juan Munera dice que lo que ellos plantean es que, como antes ha dicho, las empresas han relajado las medidas de prevención, y meten presión al conductor para que entregue la mercancía en un tiempo



determinado, que seguramente no dará tiempo. Se le mete presión al conductor para que reduzca los descansos, para que realice tareas que no están dentro de sus funciones. Hay una batería de cuestiones que lo que al final producen son accidentes. Nosotros no estamos diciendo que sea la mercancía, lo que decimos es que es la conducción, hay conductores que están obligados a hacer la carga y descarga de las mercancías peligrosas cuando no lo tienen que hacer y en lugares que no lo tienen que hacer y en situaciones que no lo tienen que hacer y todo ello supone un riesgo. Y también durante la conducción, pregunta si se sabe la velocidad a la que se han producido esos accidentes, y recuerda que los vehículos que transportan esta mercancía tienen la velocidad limitada tanto en autopistas, autovías como en carreteras convencionales un 10% por debajo de los que puede circular los demás vehículos. Sería conveniente conocer las horas de trabajo totales del conductor y no solamente las horas de conducción horas a las que habría que sumar las horas que emplean en operaciones auxiliares, operaciones de carga, de descarga, tiempo de espera, todo esto es lo que hay que investigar.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que todos los puntos que ha apuntado son comunes a todo tipo de transporte.

D<sup>a</sup> Irene González considera muy importante la concienciación tanto de las empresas como de los conductores para respetar el tiempo de descanso. Es cierto que en los últimos años ha habido una relajación importante, hubo momentos donde se vio una mejoría y ha habido un bajón increíble en el exceso, ya no tanto de la jornada de trabajo, que ha aumentado, también de la jornada de conducción y eso hace mucho que no se veía.

D. Arturo García dice que con respecto a los accidentes no notificables son conformes al ADR ya que el 1.8.5. indica que habría que notificar cuando el medio de retención no sea adecuado para continuar el camino, de tal forma que muchos de estos que no se han notificado porque no son notificables, hay veces que solo se ha accidentado la tractora, y el medio de retención ha continuado el viaje. A la hora de imponer sanciones hay que tener en cuenta lo que son y los que no son notificables.

D: Eduardo Gómez dice que dentro de las circunstancias que hay que hacer el informe anual dice muy claramente que cuando hay intervención de la fuerza pública, si se ha tenido informe de la Guardia Civil porque ha estado allí y ha intervenido automáticamente se ha convertido en un accidente notificable independientemente de lo que ha dicho el anterior orador.

D. Enrique Sánchez dice que entiende que siempre y cuando que la intervención sea por la mercancía peligrosa o que haya habido un tiempo de retención por la mercancía peligrosa

D. Eduardo Gómez dice que no se especifica nada a ese respecto, se dice que cuando haya intervenido el servicio de emergencia o de regulación de tráfico, corte de carretera o etc. Los que se han contrastado esos sesenta y cuatro por los informes que han remitido los agentes de vigilancia de tráfico tendrían que haber sido notificados.

D<sup>a</sup> Ángeles Montero dice que por darles la razón ha consultado y hubo dos notificaciones de accidente y a vosotros solo se os ha notificado uno. Quizás han ignorado que tendrían que notificarlo también a vosotros.

D. Enrique Sánchez dice que en la segunda transparencia de la primera presentación habla sin mercancía derramada dice que hay un herido debido a la mercancía.

D<sup>a</sup> Irene González aclara que no hubo mercancía derramada. Era un vehículo que llevaba un gas y el conductor intento abrir la cisterna, no hubo derrame de la mercancía pero si una intoxicación no producida, en este caso, por el accidente en sí.

D. Enrique Sánchez el conductor lo que hizo fue abrir una válvula y hubo algo de fuga o derrame.

D<sup>a</sup> Irene González dice que si hubo fuga pero que no fue por el accidente.

D<sup>a</sup> Silvia García da la gracias a D<sup>a</sup> Irene González por la presentación de estos estudios sobre la estadística de accidentes 2017



#### **Punto 4. Otros Asuntos**

D. Eduardo Gómez quiere hacer dos comentarios. El primero es que se está modificando el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, aprovechando esa modificación han modificado en algunos aspectos el Real Decreto 97/2014, que pasa a enumerar:

En el Art. 31 se ha eliminado una errata que había que hacía referencia al artículo 37.3 y es el 37.2.

En el Art. 37.2 se ha incluido que la responsabilidad de las maniobras de descarga de gasóleos en cantidades inferiores a 1.000 litros sea en bultos o cisternas, es responsabilidad de la empresa transportista, con lo cual el consejero de seguridad lo aporta la empresa transportista, esto que figuraba en un acta de la Comisión Permanente con esto se da soporte legal a esa situación.

Se ha cambiado el término “repostaje” por “abastecimiento de combustible”, en dos sitios cuando se refiere “directamente a maquinaria” y luego en el párrafo 4 se ha cambiado también en este sentido por “abastecimiento de combustible a maquinaria, etc. Estos cambios están pensados para armonizar con la terminología empleada en el ADR, donde no aparece repostaje y aparece abastecimiento de combustible, parece más oportuno el adaptarse lo más posible al ADR.

En el Art. 37.4 que habla de la prohibición de la descarga de los recipientes cuando directamente estén colocados encima de un vehículo hacia el recipiente colector final, que habría que bajarlos del vehículo, se tuvieron bastantes problemas al respecto de las descargas de hipoclorito y de otros productos químicos utilizados en la potabilización de aguas y las potabilizadoras están en terrenos bastantes complicados, en mitad del monte o en la fuente o manantial que suministra el agua a una determinada población, muchas veces bajar esos recipientes al suelo para descargarlos era mucho más peligroso porque la grúa que llevaba el vehículo al extender las patas y ser terreno inestable podría producir un vuelco del vehículo, ese añadido “que es así siempre que la descarga se efectúe de forma segura de tal manera que no se ponga en peligro la integridad de los recipientes”, de este modo se deja la puerta abierta para esta situación.

En el art. 38 que se refiere a los pactos en contrario, que fue una petición del Ministerio de Agricultura que se refería solo a instalaciones agrícolas se ha eliminado “instalaciones agrícolas” porque inducía a confusión de que solo los pactos en contrario podrían ser promovidos por instalaciones agrícolas a pesar de que la Ley de Contratos de Transporte permite estos pactos en contrario, pensábamos que con la Ley de contrato ya estaba suficientemente claro pero parece ser que no. Se ha suprimido en el art. 38, y en el Anejo IV que es el modelo de comunicación de pactos en contrario se ha eliminado también la expresión de “instalaciones agrícolas”. Esto es lo que está aprobado actualmente como modificación del Real Decreto 97/2014, posteriormente ha habido dos peticiones más de modificaciones una por parte de FEIQUE, en el sentido de añadir un nuevo punto 4 al artículo 44, procedimientos de carga y descarga *“no se podrá descargar mercancía peligrosa desde los equipos de transporte a granel o cisternas a recipientes tales como GRG, BC o bidones sin utilizar un sistema de llenado fijo si fuera imposible utilizar un sistema de llenado fijo por tratarse de situaciones de emergencia o bien porque dicha operación de descarga estuviera expresamente autorizada en la norma de almacenamiento de productos químicos o de instalaciones petrolíferas aprobadas por el Real Decreto está descarga de recipientes siempre deberá cumplir en todos los casos el nivel de seguridad requerido”*.

También hay otra modificación que se hará como la anterior en el período de alegaciones, que se refiere a aclarar lo referente a los combustibles de uso doméstico, sobre todo en la zona sur no les queda claro que es combustible de uso doméstico: si es sólo el que usa en instalaciones privadas si se usa también en instalaciones de uso público, como pueden ser hostelería etc., se da una explicación suficiente aunque todavía no está el texto completo. Estas dos últimas modificaciones irán en las modificaciones que se presentarán como alegaciones.

D. Jesús Soriano dice que la propuesta de FEIQUE ha sido consensuada con la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial que ha completado la redacción. Se han comparado y se han trabajado en revisar la compatibilidad que hay entre las normas de tanto de almacenamiento de productos químicos y otras normas de seguridad industrial de ahí nace la redacción consensuada con dicha Subdirección. También la



justificación con esta propuesta está madura y revisada desde hace años por parte del CEFIC, hay una definición de "instalación de conexiones fijas" de la forma de descarga que también durante varios años se ha ido trabajando, esto hasta ahora era una práctica consensuada entre todo el sector químico europeo pero por parte de FEIQUE han considerado elevarla a rango regulatorio debido a la no aceptabilidad de riesgo que se venía dando, incluso accidentes, en esta operación que es la descarga desde la cisterna a granel a recipientes móviles, esa ha sido la propuesta y por supuestos esto también se propondrá a través de CEFIC en el ADR.

D. Eduardo Gómez quiere informar que está a informe público la Orden Ministerial del informe anual del consejero de seguridad, tal como salió de la última Subcomisión, no ha habido cambios sustanciales lo único que la explicación de cada punto del informe anual le han hecho sacarlo del articulado y ponerlo en un anejo. En el articulado se hace referencia al anejo, y en el anejo aparecen las explicaciones oportunas de como rellenar los distintos epígrafes. Actualmente hay una página web abierta en la Subdirección General de Normativa de la Dirección General del Transporte Terrestre para que el público en general pudiera hacer alegaciones que se estimaran o no. El informe público quedaría cerrado con este período de alegaciones.

Y recuerda cuando se publique el ROTT se va a producir un cambio en la normativa y una modificación relativamente importante del 97/2014.

D<sup>a</sup> Silvia García, pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, al no haber ninguna pregunta y sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, levantando la sesión a las 13:35.

Madrid, a 28 de junio del 2017.

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero

Presidente de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO

# ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES VEHÍCULOS CON MERCANCÍAS PELIGROSAS DEL AÑO 2016



# Total de accidentes

- 52 accidentes notificados, distribuidos de la siguiente forma:
  - 16 accidentes **con** mercancía derramada
    - 1 durante la carga/descarga
  - 36 accidentes **sin** mercancía derramada
    - 0 durante la carga/descarga
- 64 accidentes sin notificar:
  - 0 conocimiento a través de los Mossos d'Esquadra
  - 64 conocimiento a través de la Guardia Civil



# Accidentes con resultado de muerte o heridos

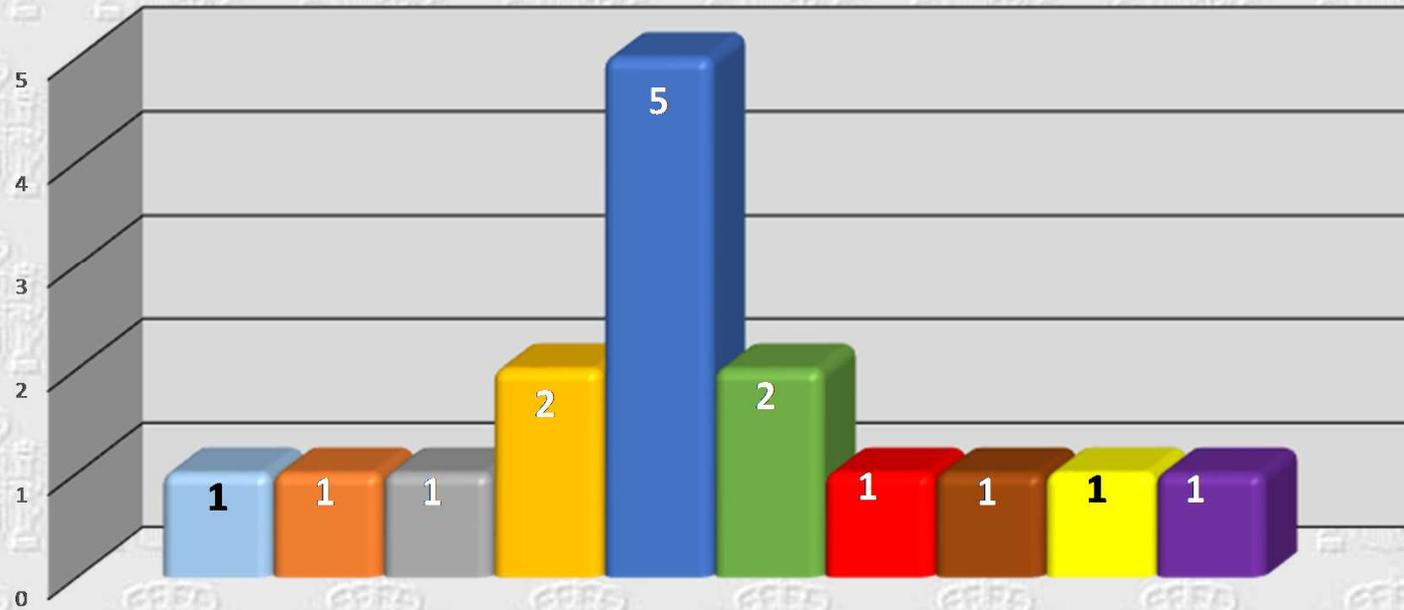
- En los accidentes con mercancía derramada se produjo:
  - 2 fallecimientos, no se puede atribuir a la mercancía transportada.
  - 6 heridos debido a la colisión o vuelco.
- En los accidentes sin mercancía derramada se produjo:
  - 6 fallecimientos, no se puede atribuir a la mercancía transportada.
  - 51 heridos debido a la colisión o vuelco.
  - 1 herido ligado a la mercancía transportada



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

# Número de accidentes por Comunidades Autónomas con mercancía derramada



■ Andalucía

■ Asturias

■ Canarias

■ Castilla La Mancha

■ Castilla y León

■ Cataluña

■ Galicia

■ Madrid

■ Murcia

■ Valencia



# Descripción de la mercancía por n° de accidentes y n° ONU

N° ONU	Mercancía	Clase	N° de accidentes	Cantidad
0241	Oxigeno líquido refrigerado	2	1	6
1202	Gasóleo	3	5	37.180
1203	Gasolina	3	1	1.195
1263	Pintura	3	1	200
1272	Alcohol isopropilico	3	1	1.800
2310	Pentano-2,4-Dieno	3	1	80
1719	Líquido alcalino caústico, nep	8	1	500
1760	Líquido corrosivo, nep	8	1	500
1791	Hipocloritos en solución	8	1	500
1805	Acido fosfórico en solución	8	1	25



# Descripción de la mercancía por n° de accidentes y n° ONU

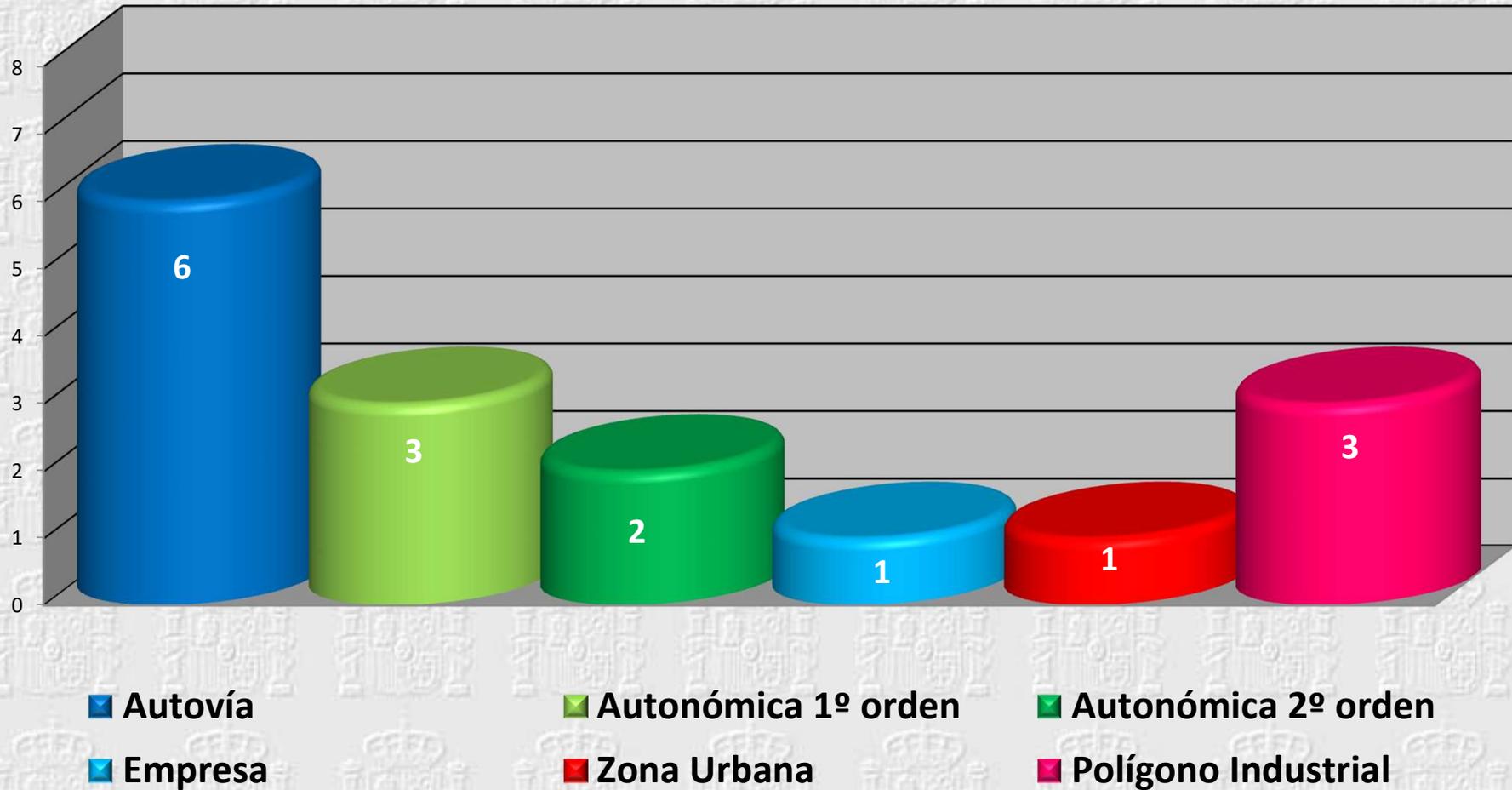
N° ONU	Mercancía	Clase	N° de accidentes	Cantidad
1814	Hidróxido potásico en solución	8	1	415
1823	Hidróxido sódico sólido	8	1	220
1824	Trióxido de cromo anhidro	5.1	2	940
1866	Líquido alcalino cáustico, nep	8	1	1.500
2031	Ácido nítrico	8	2	940
2209	Formaldehido en solución	8	1	200
2582	Cloruro Férrico en solución	8	1	23.120
2811	Acido fosfórico en solución	8	1	3.000
3077	Sustancia sólida peligrosa para el medio ambiente, nep	9	1	150
3082	Sustancia líquida peligrosa para el medio ambiente, nep	9	1	165



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

# Accidentes con mercancía derramada según el tipo de carretera

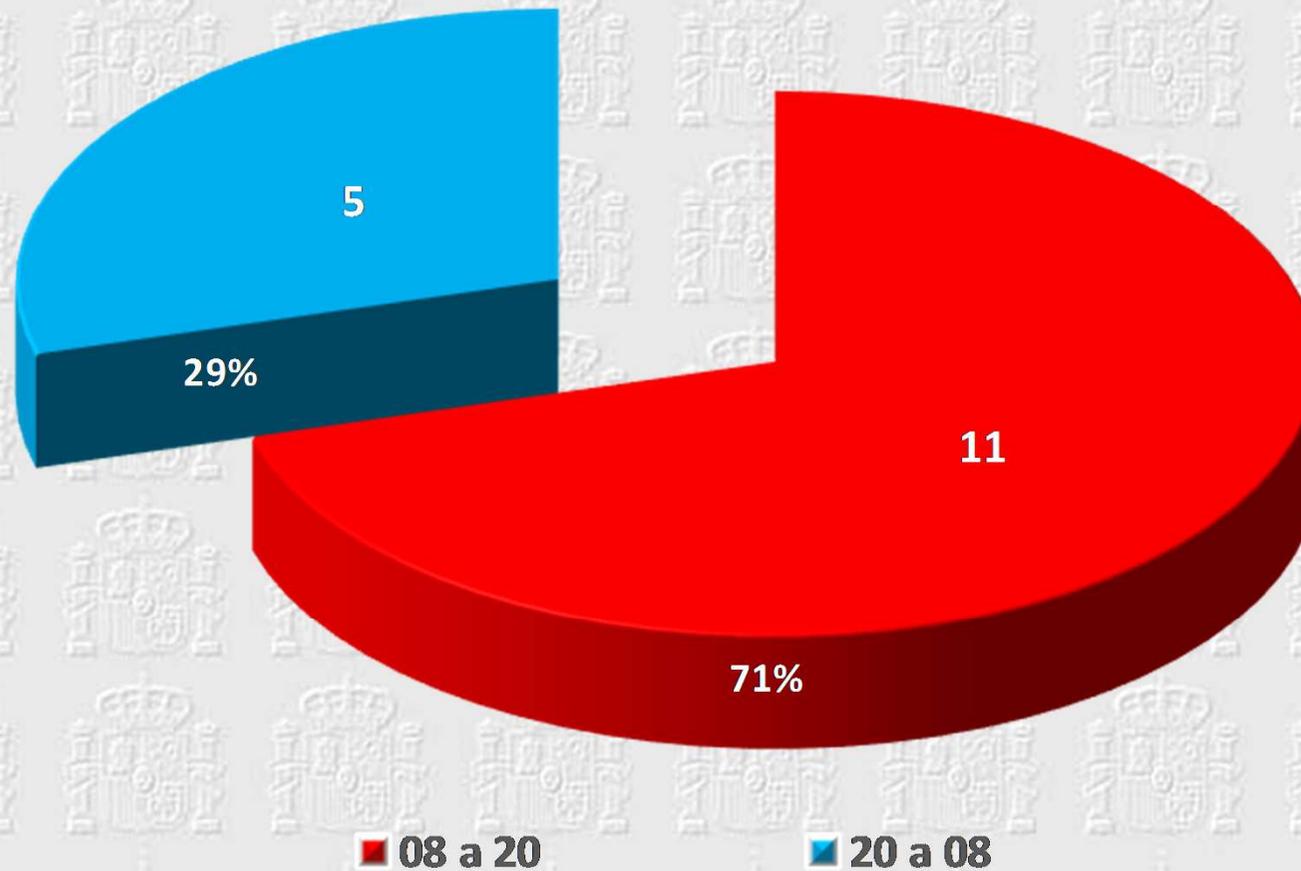




GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

# Distribución de accidentes con mercancía derramada por franja horaria

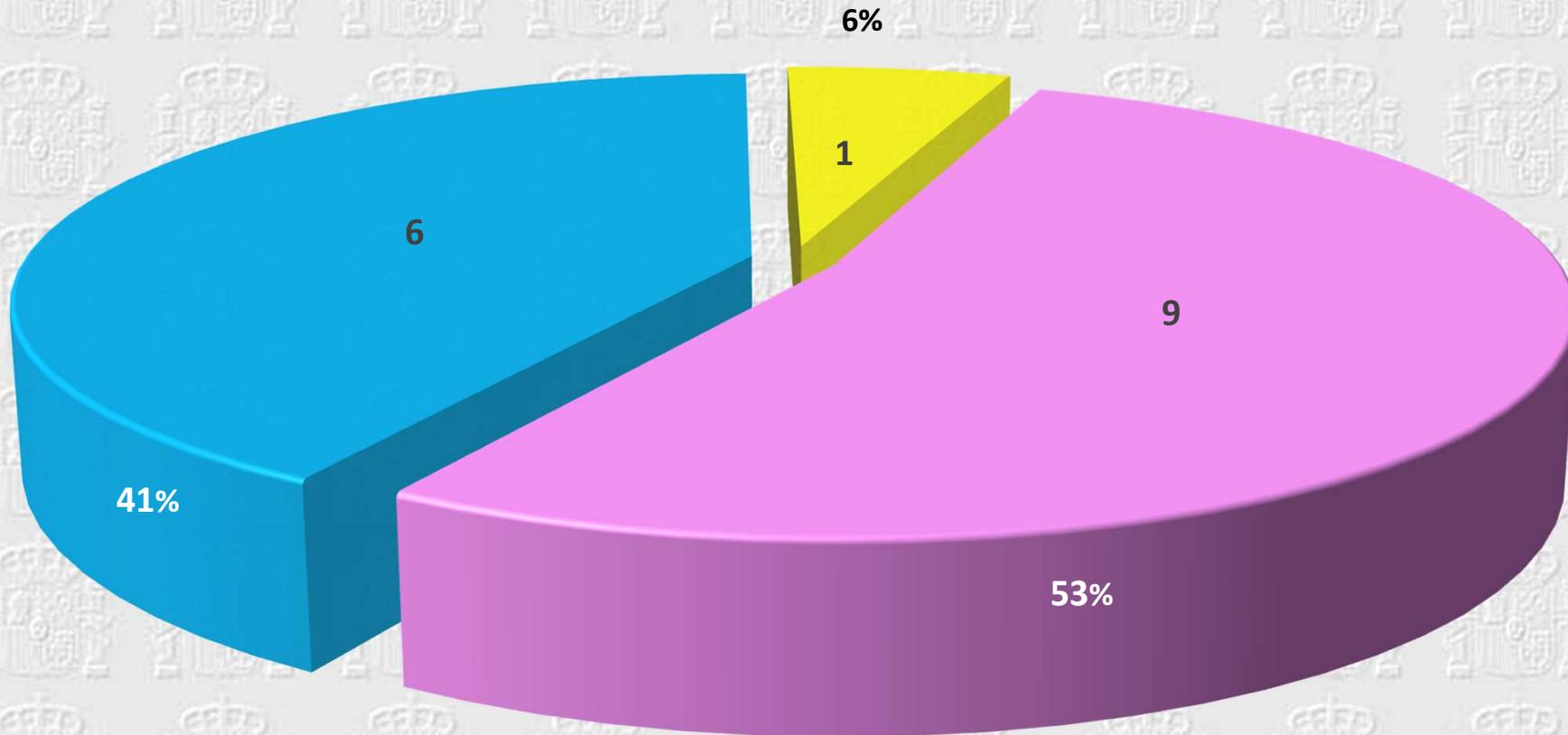




GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

# Accidentes con mercancía derramada según el tipo de vehículo



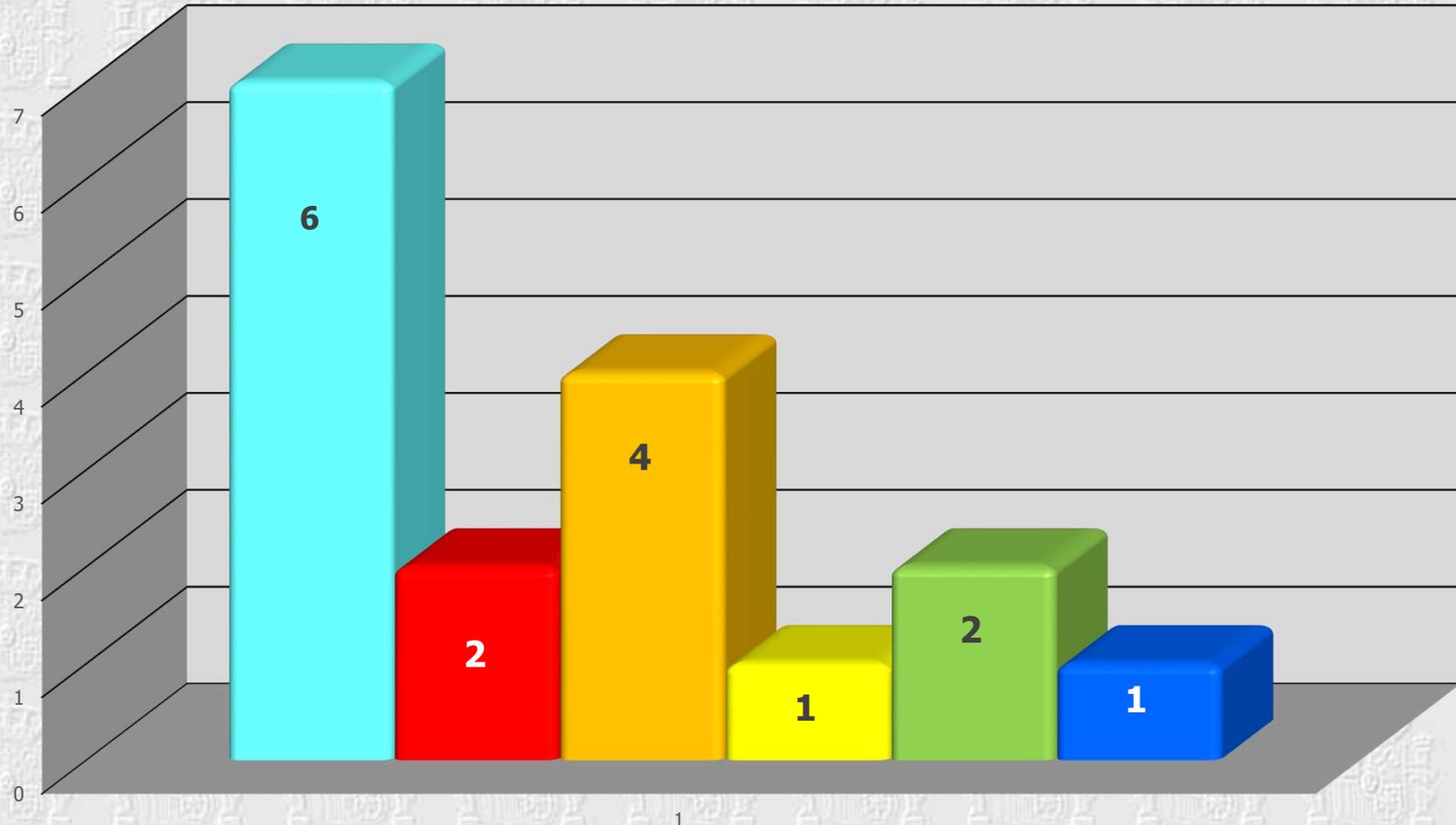
■ Vehículo cisterna

■ Semirremolque caja

■ Camión Tolva EXIII



# Tipo de suceso inicial en los accidentes con mercancía derramada



■ Fallo humano

■ Estiba inadecuada

■ Fallo técnico

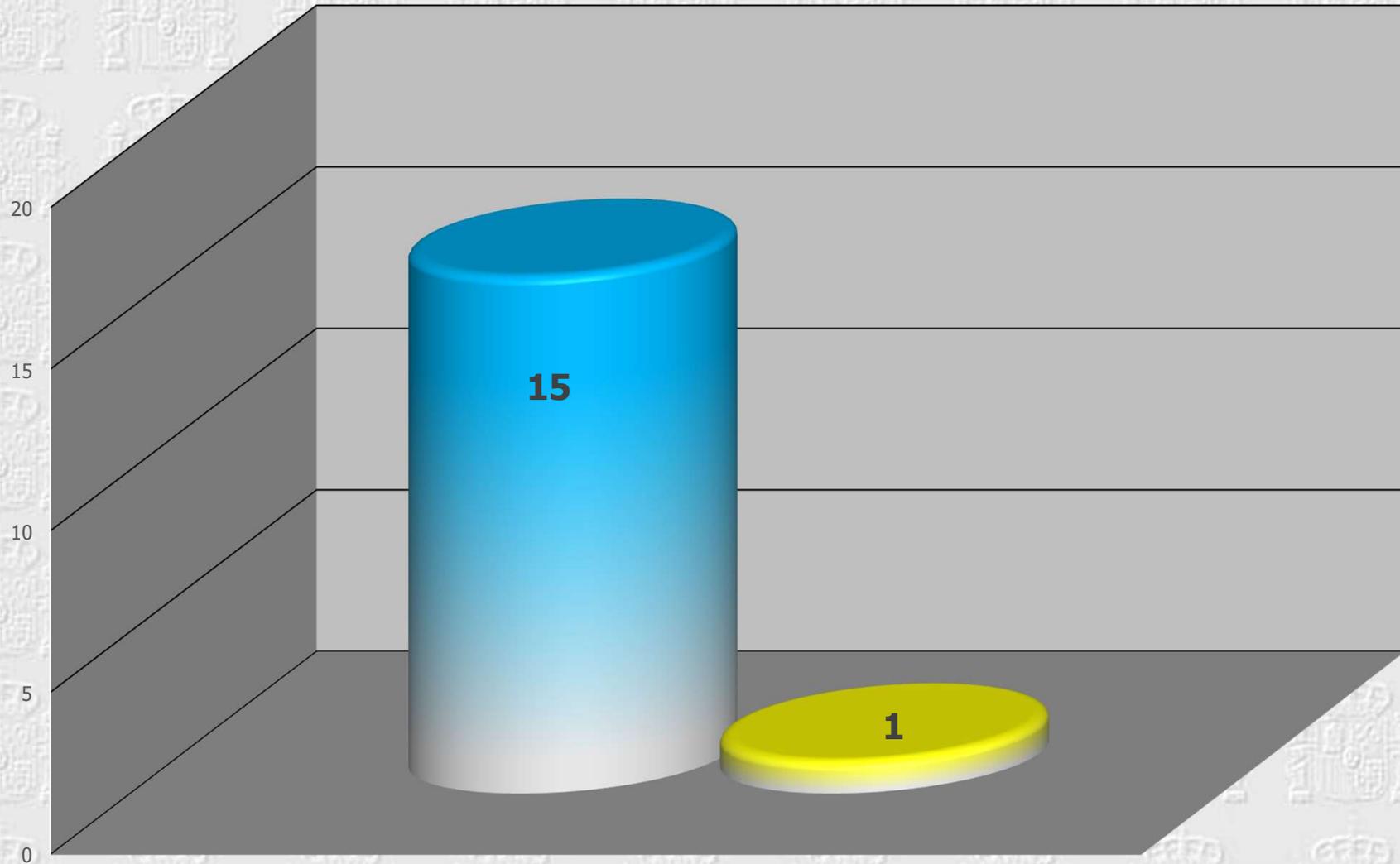
■ Pendiente de la vía

■ Vuelco

■ Choque



# Consecuencias del suceso en los accidentes con mercancía derramada



■ Derrame

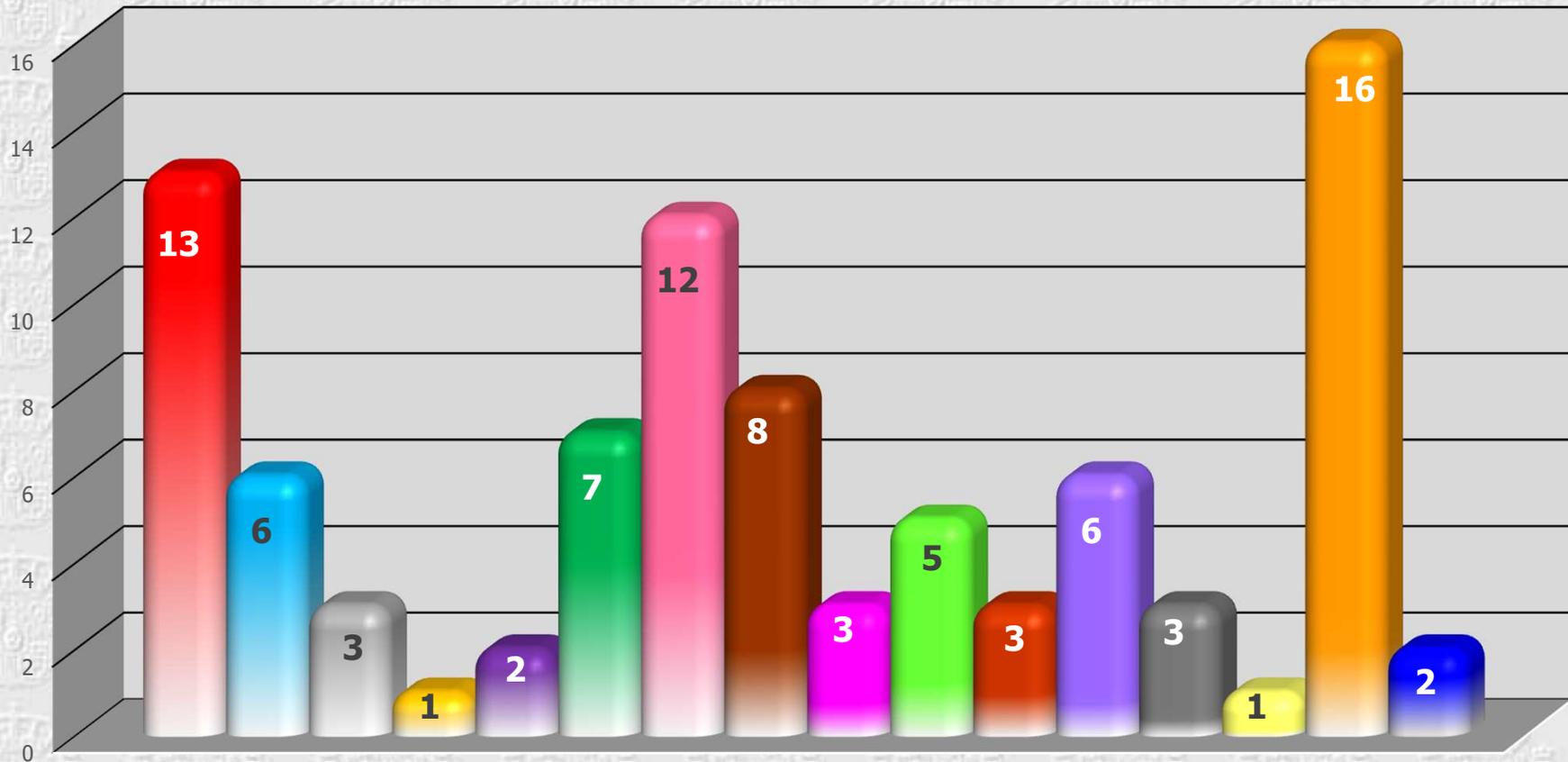
■ Vuelco c/derrame



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

# Número de accidentes por Comunidades Autónomas sin mercancía derramada



■ Andalucía

■ Aragón

■ Asturias

■ Canarias

■ Cantabria

■ Castilla La Mancha

■ Castilla León

■ Cataluña

■ Extremadura

■ Galicia

■ La Rioja

■ Madrid

■ Murcia

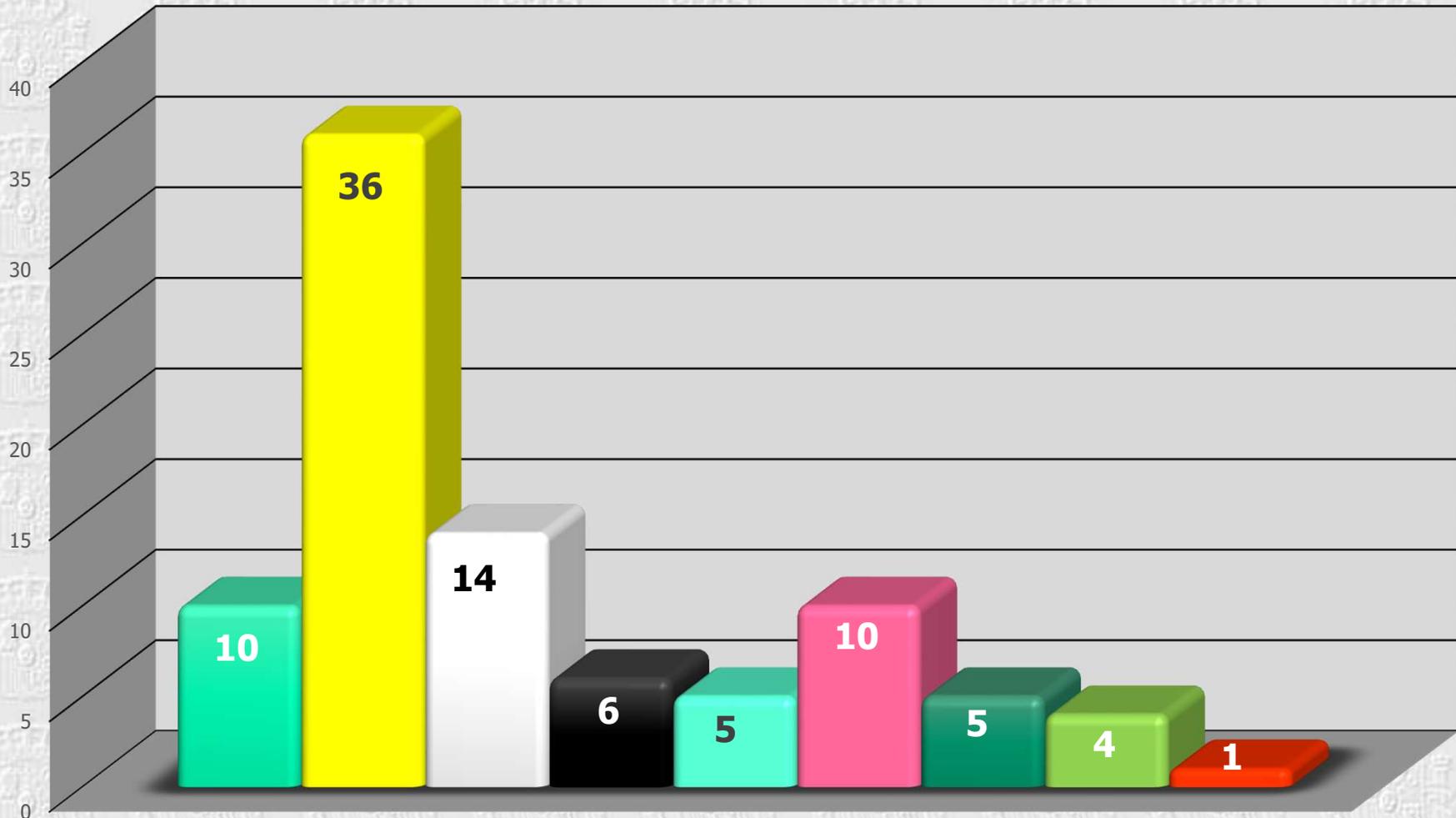
■ Navarra

■ Valencia

■ Vizcaya



# Accidentes *sin mercancía derramada* según el tipo de carretera



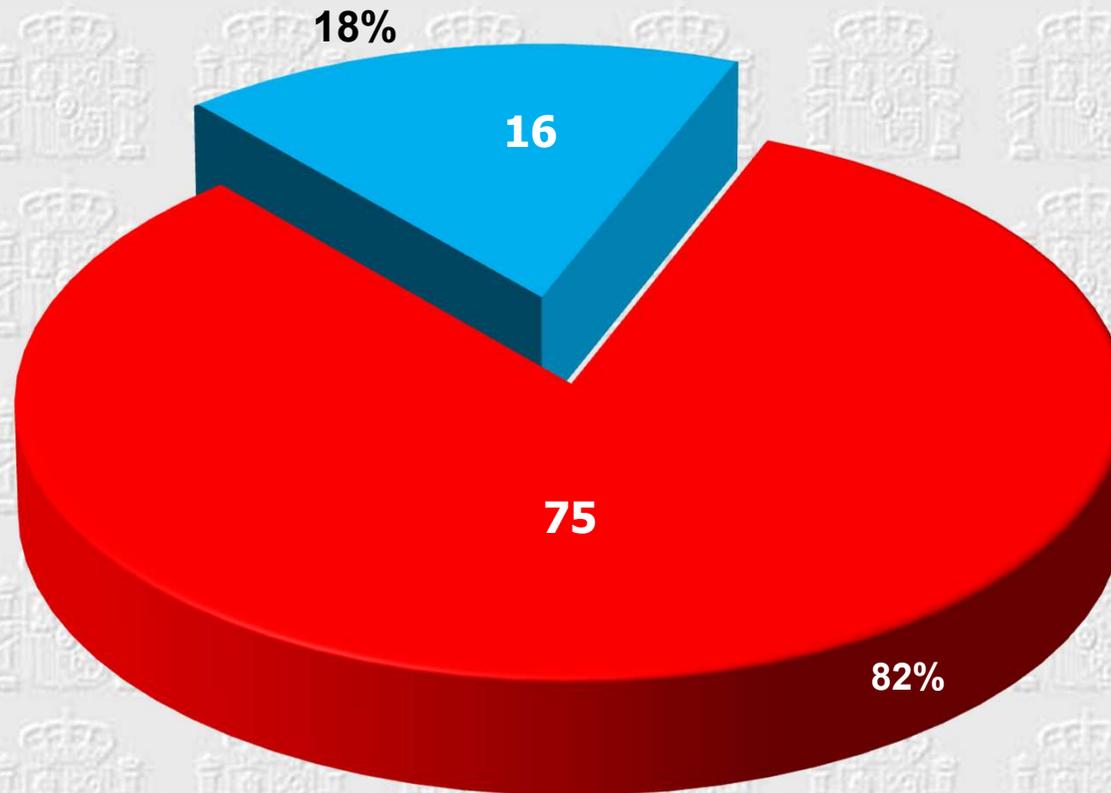
- Autopista
- Autovía
- Nacional
- Autonómica 1º orden
- Autonómica 2º orden
- Autonómica 3º orden
- Zona Urbana
- Polígono Industrial
- Área de Servicio



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

# Distribución de accidentes *sin mercancía derramada* por franja horaria



■ 08-20

■ 20-08



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO

# Estudio comparativo de los accidentes con mercancía derramada, entre los años 2000 al 2016



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO

# Datos de los consejeros de seguridad

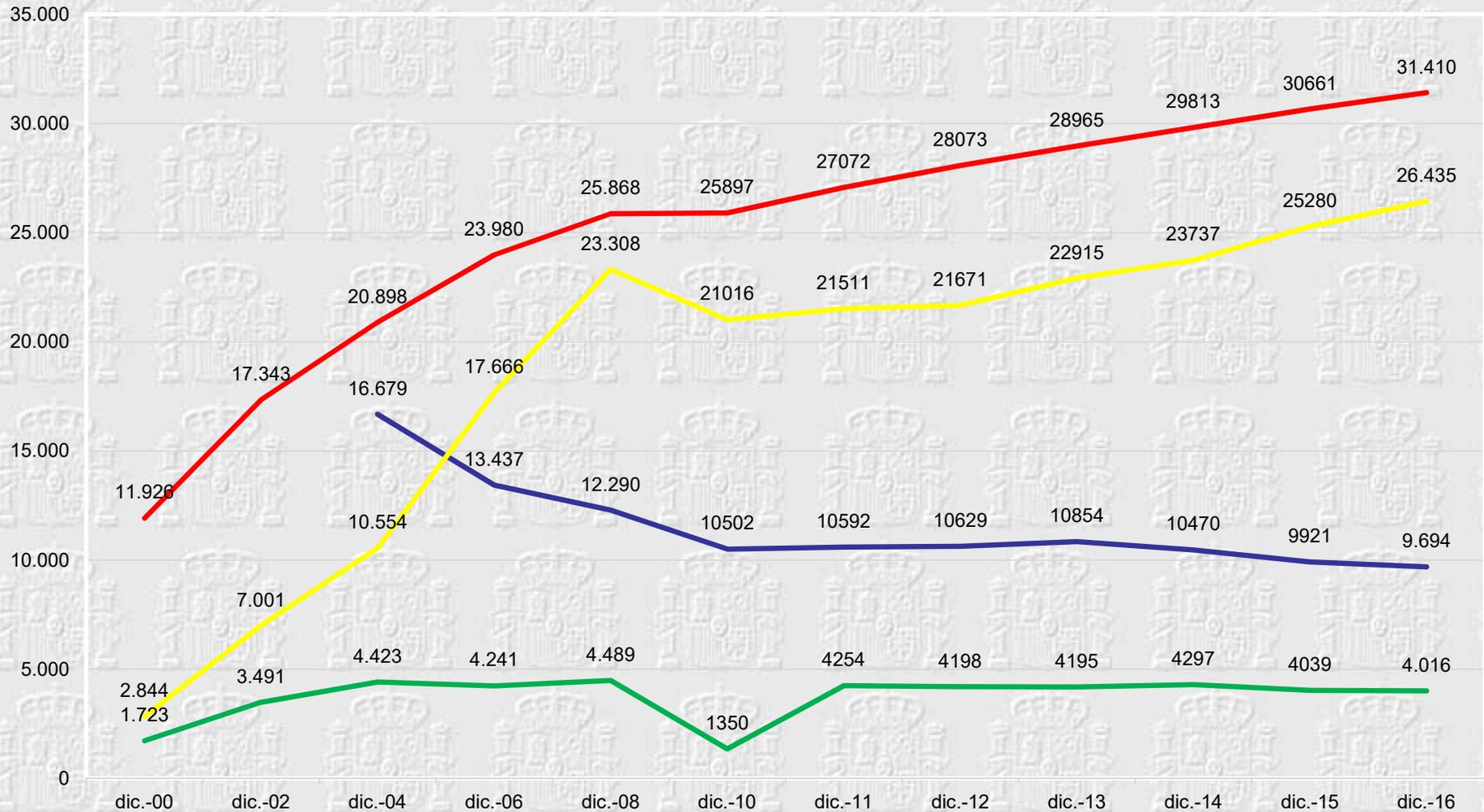
	dic-00	dic-02	dic-04	dic-06	dic-08	dic-10	dic-11	dic-12	dic-13	dic-14	dic-15	dic-16
Títulos emitidos	11.926	17.343	20.898	23.980	25.868	25.897	27.072	28.073	28.965	29.813	30.661	31.410
Títulos emitidos vigentes			16.679	13.437	12.290	10.502	10.592	10.629	10.854	10.470	9.921	9.694
Empresas registradas con consejero	2.844	7.001	10.554	17.666	23.308	21.016	21.511	21.671	22.915	23.737	25.280	26.435
Empresas registradas con consejero vigente			9.459	17.061	22.428	20.632	21.439	21.624	22.889	23.253	25.169	26.378
Consejeros trabajando	1.723	3.491	4.423	4.241	4.489	1.350	4.254	4.198	4.195	4.297	4.039	4.016
Consejeros trabajando con título vigente			3.689	4.115	4.457	4.027	4.012	4.049	4.131	4.025	3.961	3.973
Baja masiva por caducidad del título				1.475	2.089			2.053	691		2.999	863



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

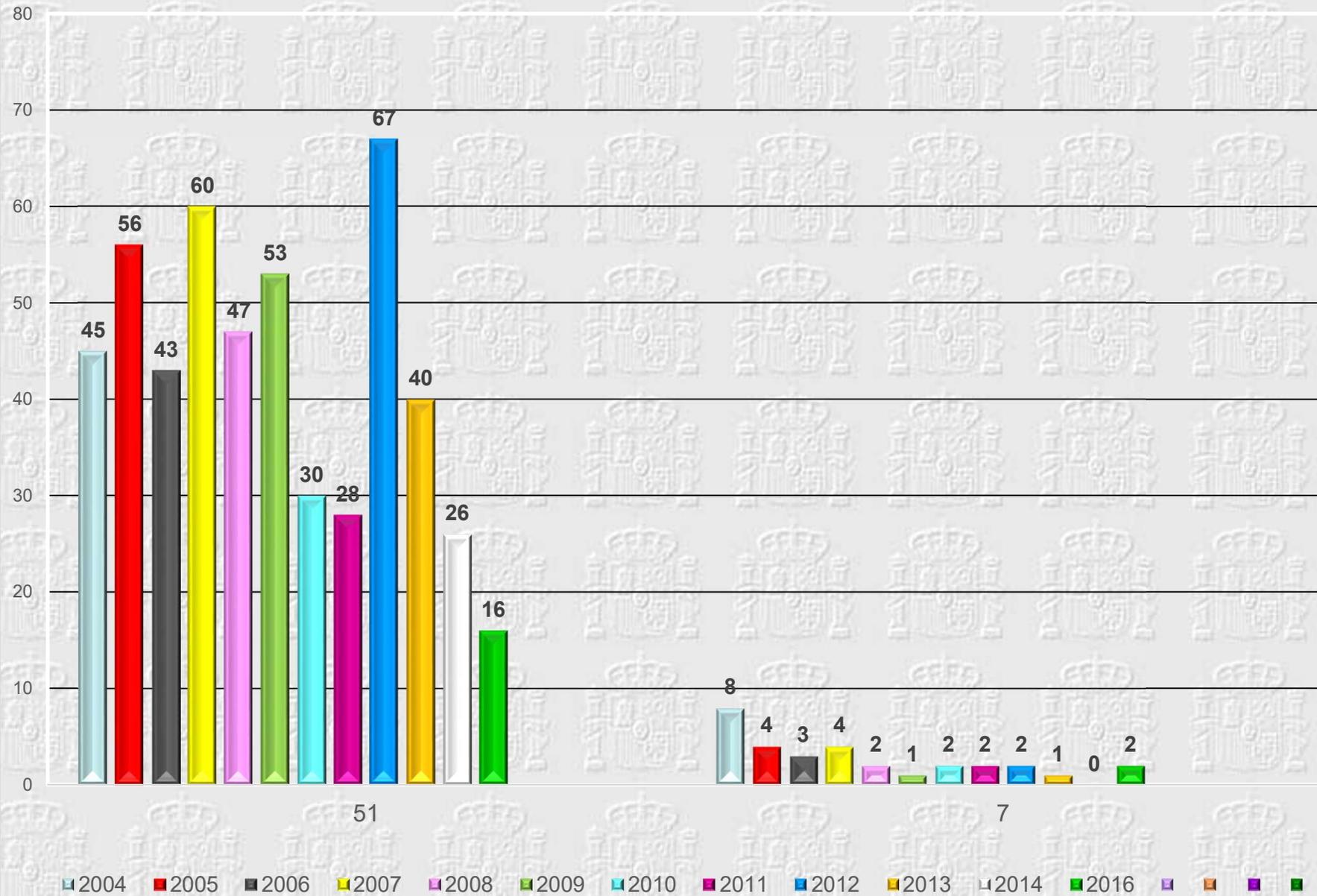
# Datos de los consejeros de seguridad



— Títulos emitidos — Títulos emitidos vigentes — Empresas registradas con consejero — Consejeros trabajando



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2016
<b>Número de accidentes</b>	38	38	51	51	45	56	43	60	47	53	30	28	67	40	26	16
<b>Número de fallecimientos</b>	4	9	7	7	8	4	3	4	2	1	2	2	2	1	0	2





# Número de accidentes por Comunidades Autónomas

	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2016
Andalucía	5	4	8	3	4	9	3	5	15	2	2	1
Aragón	5	6	3	4	5	3	1	1	3	7	1	0
Asturias	0	4	3	1	1	1	1	1	3	0	0	1
Baleares	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	1	0
Canarias	1	1	0	0	2	0	0	0	1	1	1	1
Cantabria	0	0	0	0	0	2	0	0	3	1	0	0
Castilla La Mancha	4	5	6	4	5	4	3	1	4	2	0	2
Castilla León	6	5	2	6	5	6	1	4	15	2	4	5
Cataluña	5	8	7	4	5	14	4	4	0	6	6	2
Extremadura	1	0	0	0	3	0	0	0	9	0	0	0
Galicia	2	4	1	3	3	1	5	2	2	2	3	1
La Rioja	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0
Madrid	4	4	5	4	1	3	3	0	10	1	1	1
Murcia	0	2	4	3	3	0	1	1	5	3	0	1
Navarra	2	3	3	4	1	1	1	0	0	0	0	0
País Vasco	1	3	0	4	2	4	6	4	0	3	1	0
Valencia	2	2	4	2	6	5	0	5	7	5	4	1



# Accidentes según el tipo de carretera

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2016
Autopista	10	10	5	8	7	7	5	6	3	6	3	6	18	8	3	
Autovía	6	2	10	10	8	9	8	11	14	9	7	9	8		4	6
Nacional	10	11	8	8	10	7	6	10	5	11	0	1	14	4	2	
Autonómica 1 orden	8	2	4	3	2	1	3	6	5	3	1	1	3	13	6	3
Autonómica 2º orden	1	1	4	3	3	4	6	5	4	4	0	2	16			2
Autonómica local	1	1	6	5	3	10	2	4	4	7	5	1	1			
Casco urbano	2	3	5	6	4	7		3	3	3	3	1	1	1	4	1
Camino vecinal		2		3	3	1	1				1	0	2		0	
Empresa	2	5	9	5	3	9	12	12	7	9	5	4	0	8	6	1
Circunvalación					1	1					0	0	1			
Área de Servicio					1	1				1	1	1		1		
Parking					1	1				1	0					
Polígono Industrial								1	2		0	2				3



# Distribución de accidentes por franja horaria

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2016
<b>06:00 a 10:00 horas</b>			20								12	12	22	11		3
<b>08:00 a 20:00 horas</b>	29	26		44	34	45	38	46	35	42	11	8	42	16	15	11
<b>10:00 a 20:00 horas</b>			29													
<b>20:00 a 08:00 horas</b>	9	12	2	7	11	7	7	13	9	10	7	5	16	12	2	3



# Accidentes según el tipo de vehículo

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2016
Semirremolqu e caja	2	1	2	3	3	1	1	3	3	4	3	6	12	3	5	6
Rígido cisterna	6	9	10	14	13	16	10	15	10	9	6	5	17	3	6	
Rígido caja	1	3	1	2	1	3	4	4	3	4	3	1		1	5	
Semirremolqu e cisterna	29	25	24	21	26	29	23	38	28	36	15	15	32	21	3	9
Rígido caja con remolque			1											3	5	1
Rígido cisterna con remolque			1											3	6	
Furgón				1			1									
Semirremolqu e bañera			1	1	1						1					
Plataforma con cisterna desmontable							1							2		
Semirremolqu e plataforma contenedor									1			1	1	1		