



**2017/2085(INI)**

28.9.2017

# **OPINIÓN**

de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE  
(2017/2085(INI))

Ponente de opinión (\*): Daniel Dalton

(\*). Procedimiento de comisiones asociadas – artículo 54 del Reglamento interno

PA\_NonLeg

## SUGERENCIAS

La Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

1. Lamenta constatar que, en 2016, 25 500 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico en toda la Unión y otras 135 000 resultaron gravemente heridas;
2. Reconoce los progresos alcanzados en la Unión merced a los requisitos legislativos de la Unión en materia de seguridad de los vehículos, introducidos a lo largo de los años, que han permitido reducir la siniestralidad vial y los gastos conexos; destaca, no obstante, que los porcentajes de reducción del número de víctimas mortales se han estancado en los últimos años, y considera que deben realizarse mayores esfuerzos para lograr el objetivo de la Unión de reducir a la mitad el número de muertes en carretera entre 2010 y 2020;
3. Reconoce que, si bien la mejora de la seguridad de los vehículos ha beneficiado a sus ocupantes, la proporción de muertos entre los usuarios no protegidos de la vía pública va en aumento; considera que en las actividades futuras debe prestarse especial atención a los usuarios vulnerables de la vía pública, como los peatones y los ciclistas;
4. Reconoce que es esencial mejorar la seguridad vial en la Unión para reducir el número de víctimas mortales y heridos graves en las carreteras de la Unión; acoge con satisfacción, por lo tanto, la lista de tecnologías de seguridad publicada por la Comisión para su inclusión en la próxima revisión de la normativa;
5. Considera que únicamente se podrán recoger los frutos de unas normas y unos equipos de seguridad mejores si se aplican y hacen cumplir las disposiciones vigentes y futuras; solicita, en este sentido, una mayor supervisión a escala europea de las autoridades de homologación de tipo y de los servicios técnicos en la Unión; pide asimismo un seguimiento posventa mayor y más independiente de los vehículos que circulan por las carreteras de la Unión, a fin de garantizar que siguen cumpliendo los criterios de seguridad;
6. Considera que el aumento de la seguridad vial requiere un enfoque coherente e integrado, y solicita la inclusión de los temas de seguridad vial en todos los ámbitos políticos relevantes, como la educación ambiental, la política de los consumidores y la cooperación en materia policial y judicial;
7. Subraya que una política de seguridad vial coherente debe abarcar todos los factores, como el comportamiento de los conductores, la infraestructura viaria y los dispositivos de seguridad instalados en los vehículos; observa que, para ello, es fundamental disponer de datos comparables y de alta calidad que puedan utilizarse en la prevención de comportamientos y el desarrollo de soluciones tecnológicas, respetando a la vez la confidencialidad de los datos de los usuarios;
8. Considera que las inspecciones técnicas en los Estados miembros deben incluir la verificación del pleno funcionamiento de los dispositivos de seguridad de los vehículos; señala que esta obligación debe aplicarse a los aspectos de seguridad tanto activa como pasiva;

9. Hace hincapié en que, cuando se detecten incumplimientos, los consumidores europeos deben poder contar con medidas de corrección rápidas, adecuadas y coordinadas, incluida, en caso necesario, la llamada a revisión de los vehículos a escala de la Unión; considera que los operadores económicos deben ser responsables de los posibles daños causados a los propietarios de los vehículos afectados como consecuencia de un incumplimiento o a raíz de una llamada a revisión;
10. Considera que, para todo requisito de seguridad nuevo de la Unión, resulta fundamental que haya un análisis completo de costes y beneficios que adopte la forma de evaluaciones de impacto *ex ante* por parte de la Comisión, y que debe prestarse especial atención a lograr un esmerado equilibrio entre los costes probables para el sector y los beneficios para la sociedad en general en cuanto a vidas salvadas y lesiones evitadas; recomienda, por otra parte, que la aplicación de los nuevos requisitos de seguridad vial de la Unión se lleve a cabo de manera coordinada con la labor de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas; recomienda que Europa siga siendo ambiciosa como líder mundial para establecer unas normas de seguridad mundiales más estrictas y reducir el número de víctimas de accidentes de tráfico; considera que ese objetivo puede impulsar la innovación y la inversión en el seno de la Unión, así como fomentar la competitividad de nuestras industrias y la creación de empleo;
11. Estima que todo requisito de seguridad nuevo de la Unión debe guardar proporción con los desafíos en materia de diseño y producción a los que se enfrentan los pequeños fabricantes, así como aquellos que hacen automóviles a medida;
12. Celebra que se concedan cinco estrellas a la práctica totalidad de los automóviles sometidos al programa de pruebas del Euro NCAP para los consumidores y que la mayor parte de los fabricantes de automóviles hayan superado satisfactoriamente el reto de cumplir los nuevos requisitos del Euro NCAP; observa, no obstante, que no todos los modelos de automóviles vendidos en Europa se someten a las pruebas del Euro NCAP y no todos los del mismo tipo se venden con las mismas especificaciones, lo que puede resultar confuso para los consumidores y, por ende, generar un grado de confianza en un vehículo que no se corresponde con las prestaciones reales del modelo adquirido; recuerda, por consiguiente, la importancia de una base normativa sólida para los requisitos de seguridad obligatorios que garantice que el parque automovilístico utilizado y vendido en la Unión cuente con todos los equipos de seguridad necesarios;
13. Acoge favorablemente las mejoras para la seguridad vial de la Unión en las que ya han redundado los avances tecnológicos impulsados por el mercado, y anima a que se sigan explorando las posibilidades que ofrece la revolución digital en este sentido, respetando la legislación de la Unión en materia de protección de datos y privacidad, entre otros aspectos; considera que es importante seguir explorando el principio de la propiedad de los datos; pide que prosiga la investigación y el desarrollo en cuanto a nuevas normas en materia tanto de sistemas de frenado de emergencia autónomo, de mantenimiento de carril y de detección al accionar la marcha atrás, en el caso de los vehículos de motor, como de cabinas con una visión de alto nivel, cámaras frontales para cubrir los ángulos muertos y sistemas de detección de estos, en los vehículos pesados; pide una recopilación y un intercambio de información y datos mejores y más eficaces entre todos los interesados en relación con la investigación de las causas de los accidentes, y que esos datos se recopilen e intercambien libremente de cara a ulteriores análisis; considera que la Unión puede

respaldar el desarrollo de vehículos plenamente autónomos en los próximos años, que revolucionarán el sector del automóvil especialmente en lo que respecta a la seguridad vial;

14. Pide a la Comisión que proponga requisitos gestionados en el marco de los procesos de homologación de tipo para mejorar la seguridad y sensibilización de peatones y ciclistas en lo que respecta a las extensas zonas de ángulo muerto de los vehículos pesados; recuerda los requisitos recogidos en la Directiva sobre pesos y dimensiones (96/63/CE), modificada por la Directiva (UE) 2015/719, y pide que se revise el mandato confiado a la Comisión para garantizar su adecuación o renovación en virtud de legislación futura en aras de la seguridad jurídica para permitir acciones en este ámbito;
15. Insta a la Comisión a que examine atentamente la inclusión, en las futuras propuestas, de sistemas obligatorios de control de la presión de los neumáticos, así como la obligación de llevar un extintor, un martillo rompecristales y un cortacinturones en todos los vehículos;
16. Acoge con satisfacción el establecimiento de elementos obligatorios promovidos por el organismo de clasificación, que pueden contribuir a unos niveles de protección más uniformes, y subraya su importancia;
17. Acoge con satisfacción la lista de tecnologías de seguridad publicada en diciembre por la Comisión para su inclusión en la próxima revisión de la normativa; reconoce que lograr que tecnologías de asistencia al conductor tales como los sistemas automáticos de frenado de emergencia (Automated Emergency Braking) y de asistencia inteligente a la velocidad (Intelligent Speed Assistance) sean funciones normalizadas también contribuirá a avanzar en la senda de Europa hacia unos niveles superiores de automatización; solicita la normalización y el sometimiento a pruebas independientes de tales funciones a fin de preparar el terreno para los vehículos autónomos;
18. Afirma que la Unión y sus centros de investigación deben desempeñar un papel destacado en el desarrollo de vehículos autónomos, que revolucionarán el sector del automóvil especialmente en lo que respecta a la seguridad vial, ya que se espera que salven miles de vidas cada año y contribuyan a la digitalización del mercado interior;
19. Reconoce el valor añadido de la retroadaptación de los vehículos más viejos, cuando proceda, con funciones de seguridad adicionales incluidas en los modelos más recientes; considera que incentivar la retroadaptación mediante reducciones fiscales y primas de seguros más bajas podría ser una herramienta eficaz para mejorar la seguridad de los vehículos en Europa.

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN COMPETENTE  
PARA EMITIR OPINIÓN**

<b>Fecha de aprobación</b>	28.9.2017
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 34 -: 2 0: 1
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Dita Charanzová, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Jiří Maštálka, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Marcus Pretzell, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Igor Šoltés, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Lucy Anderson, Edward Czesak, Kaja Kallas, Adam Szejnfeld, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij
<b>Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final</b>	Vladimir Urutchev

## VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

34	+
ALDE	Dita Charanzová, Kaja Kallas, Matthijs van Miltenburg
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
GUE/NGL	Jiří Maštálka
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Eva Maydell, Jiří Pospíšil, Adam Szejnfeld, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij, Ivan Štefanec, Mihai Țurcanu
S&D	Lucy Anderson, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Liisa Jaakonsaari, Marlene Mizzi, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler
Verts/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

  

2	-
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
ENF	Marcus Pretzell

  

1	0
EFDD	John Stuart Agnew

### Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones