



2017/2085(INI)

22.6.2017

PROYECTO DE INFORME

sobre el tema «Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE»
(2017/2085(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Dieter-Lebrecht Koch

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	9

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre el tema «**Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE**»
(2017/2085(INI))

El Parlamento Europeo,

- Vistos el informe de la Comisión titulado «Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE – Informe sobre el seguimiento y la evaluación de las funciones de seguridad avanzadas para vehículos, su rentabilidad y viabilidad con vistas a la revisión de los reglamentos sobre seguridad general de los vehículos y sobre la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública» (COM(2016)0787) y el documento de trabajo de los servicios de la Comisión (SWD(2016)0431),
- Visto el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados¹,
- Visto el Reglamento (CE) n.º 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE²,
- Vista la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE³,
- Vista la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial⁴,
- Vista la Directiva (EU) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional⁵,
- Vista su Resolución, de 9 de septiembre de 2015, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible⁶,
- Vista la Resolución del Parlamento Europeo, de 3 de julio de 2013, sobre la seguridad

¹ DO L 200 de 31.7.2009, p. 1.

² DO L 35 de 4.2.2009, p. 1.

³ DO L 127 de 29.4.2014, p. 134.

⁴ DO L 68 de 13.3.2015, p. 9.

⁵ DO L 115 de 6.5.2015, p. 1.

⁶ Textos Aprobados, P8_TA(2015)0310.

- vial 2011-2020 – Primera etapa en una estrategia sobre accidentes¹,
- Vista su Resolución, de 27 de septiembre de 2011, sobre la seguridad vial en Europa 2011-2020²,
 - Vista su Resolución, de 15 de diciembre de 2011, sobre la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible³,
 - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos, un hito hacia la movilidad cooperativa, conectada y automatizada» (COM(2016)0766),
 - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Hacia un espacio de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» (COM(2010)0389),
 - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «CARS 2020: Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa» (COM(2012)0636),
 - Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),
 - Visto el informe de la Comisión titulado «Benefit and feasibility of a range of new technologies and unregulated measures in the field of vehicle occupant safety and protection of vulnerable road users» (los beneficios y la viabilidad de una gama de nuevas tecnologías y medidas no reglamentadas en relación con la seguridad de los ocupantes de los vehículos y la protección de usuarios de la carretera vulnerables), elaborado por Transport Research Laboratory (TRL) y publicado el 31 de marzo de 2015,
 - Visto el documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre la aplicación del objetivo 6 de las orientaciones políticas de la Comisión Europea sobre la seguridad vial 2011-2020 – Primera etapa en una estrategia sobre accidentes (SDW(2013)0094),
 - Vistas las Conclusiones del Consejo, de 8 de junio de 2017, sobre la seguridad vial en apoyo de la Declaración de La Valeta de marzo de 2017,
 - Vista la Resolución 70/260 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 15 de abril de 2016, sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo,
 - Visto el artículo 52 de su Reglamento interno,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor (A8-0000/2017),
- A. Considerando que todos los años unas 25 500 personas pierden la vida y unas 135 000 resultan gravemente heridas en las carreteras de Europa, por lo que es necesario adoptar

¹ DO C 75 de 26.2.2016, p. 49.

² DO C 56E de 26.2.2013, p. 54.

³ DO C 168E de 14.6.2013, p. 72.

medidas más eficaces que permitan aproximarse al objetivo de «cero víctimas»;

- B. Considerando que la instalación de sistemas de asistencia al conductor en los vehículos destinados a las personas con una movilidad reducida y a las personas de más edad facilita la participación activa y segura de estas en el tráfico por carretera;
- C. Considerando que progresa rápidamente la evolución hacia vehículos de conducción totalmente autónoma, de modo que la Comisión debe presentar una propuesta de revisión del Reglamento sobre seguridad general como más tarde en enero de 2018;

Peticiones generales

1. Destaca que los Estados miembros deberían llevar a cabo controles eficaces de la circulación por carretera, dado que las principales causas de los accidentes siguen siendo la velocidad inapropiada y excesiva, las distracciones al volante y la conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas, por lo que solicita:
 - a) a la Comisión que fije un porcentaje para el número de vehículos de las clases M1 y N1 que deban controlarse, y
 - b) a los Estados miembros que intensifiquen los intercambios de procedimientos probados —especialmente en lo que respecta a las estrategias de aplicación inteligentes— y prevean sanciones que actúen como elemento disuasorio;
2. Reclama un límite máximo armonizado en toda la Unión para la concentración de alcohol en sangre para los conductores que establezca un límite de 0,0 % para los conductores noveles durante los primeros dos años y para los conductores profesionales;
3. Pide a los Estados miembros que realicen mejoras sustanciales en sus infraestructuras viales mediante un mantenimiento regular y la introducción de medidas innovadoras;
4. Constata que prácticamente la mitad de los peatones y los ciclistas fallecidos en accidentes de tráfico tienen más de 65 años, y pide a los Estados miembros que faciliten que las personas de más edad puedan utilizar las carreteras de forma segura desarrollando programas que eviten los riesgos de accidentes tráfico relacionados con la edad;
5. Constata que el 43 % de los accidentes mortales de peatones y ciclistas tienen lugar en zonas urbanas, y pide a los Estados miembros que tengan más en cuenta a los usuarios más vulnerables en la construcción y el mantenimiento de carreteras, por ejemplo construyendo o ampliando los carriles para bicicletas;
6. Constata que los monociclos eléctricos y las bicicletas eléctricas relativamente rápidas son cada vez más populares, por lo que pide a la Comisión que examine cuanto antes los requisitos relativos a la seguridad de estos vehículos y presente propuestas dirigidas a garantizarla teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad;

Sistemas de asistencia al conductor para aumentar la seguridad vial

7. Destaca que aproximadamente el 95 % de todos los accidentes se deben a errores humanos, por lo que debería ser obligatorio incorporar sistemas de asistencia al

conductor que refuercen la seguridad, de tal forma que dicha obligación se aplique únicamente a aquellos sistemas que mejoren notablemente la seguridad vial sobre la base de pruebas científicas, que tengan una relación coste-beneficio favorable y que hayan alcanzado la fase de madurez en el mercado;

8. Pide a los fabricantes que:
 - a) informen con claridad a los conductores sobre el estado de activación de cada uno de los sistemas de asistencia al conductor;
 - b) cuando los sistemas puedan desconectarse, prevean dispositivos de desactivación en dos fases que permitan que en un primer momento el conductor desconecte la señal de aviso y solo pueda desactivar el sistema por medio de una segunda intervención, y
 - c) se aseguren de que, cada vez que el vehículo se pone de nuevo en marcha, vuelva a activarse el sistema de asistencia al conductor;
9. Destaca la necesidad de distinguir claramente las diferentes señales de alerta para que sea perceptible de forma intuitiva a qué sistema de asistencia corresponden, y de que la percepción de dichas señales sea fácil para las personas de más edad y las personas con movilidad reducida; insta, por tanto, a las partes interesadas a que adopten normas uniformes apropiadas;
10. Alienta a que, en el proceso de evaluación de la seguridad de los vehículos nuevos, el Programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles (Euro NCAP) sea más ambicioso que los requisitos mínimos legales obligatorios, con el objeto de impulsar todavía más el desarrollo de vehículos con normas de seguridad vial elevadas;
11. Pide a la Comisión que coordine la adopción de normas con la CEPE, con el fin de garantizar la coherencia internacional y mejorar la seguridad vial en todos los ámbitos, de tal forma que se limiten al mínimo las exenciones a la obligación de instalar sistemas de asistencia al conductor;
12. Pide a la Comisión que investigue la implicación de los vehículos con una finalidad especial en los accidentes urbanos y, en caso necesario, suprima las exenciones existentes a la obligación de instalar sistemas de asistencia al conductor;
13. Pide que se fomente la adopción de medidas dirigidas a promover la seguridad vial basadas en aspectos relacionados con los seguros o la fiscalidad, como la instalación de sistemas adicionales de asistencia al conductor relacionados con la seguridad o la formación de los conductores;
14. Pide a la Comisión y a los operadores del mercado que establezcan normas e interfaces abiertas que impidan que ningún sistema propio de un solo fabricante pueda limitar la interoperabilidad, de forma que puedan realizarse pruebas independientes accediendo a los datos pertinentes del vehículo y del sistema, incluidas las correspondientes actualizaciones;
15. Destaca que un nivel elevado de protección de datos, en consonancia con el Reglamento

general de protección de datos, debería tener en cuenta el derecho a la protección de la vida privada y de los datos personales y garantizar un nivel elevado de seguridad informática, de forma que se excluyan los nuevos riesgos de accidentes debidos a la manipulación a distancia de los sistemas de a bordo o a problemas de compatibilidad;

Medidas de seguridad para la prevención de accidentes

16. Pide a la Comisión que disponga la instalación obligatoria de sistemas automáticos de asistencia al frenado de emergencia dotados de dispositivos automatizados de reconocimiento de ciclistas y peatones en los vehículos de pasajeros, los vehículos industriales ligeros, los autocares y los camiones, en la medida en que estos sistemas tienen un gran potencial de prevención de accidentes por su eficacia en los procesos autónomos de frenado y la consiguiente reducción de la distancia de desaceleración del vehículo;
17. Destaca que, con el fin de mejorar la seguridad vial, es necesario señalar claramente la desaceleración de los vehículos a los demás usuarios de la carretera mediante indicadores luminosos, y espera que se introduzca con carácter obligatorio un dispositivo de señalización del frenado en forma de indicador luminoso intermitente de parada;
18. Pide la instalación obligatoria de asistentes inteligentes desactivables para la indicación del límite de velocidad, al tiempo que insta a los Estados miembros a que garanticen el perfecto estado de las señales de tráfico, así como la legibilidad de la señalización horizontal y vertical;
19. Destaca que, teniendo en cuenta su relevancia para la seguridad vial, es oportuno introducir la obligatoriedad de un sistema de asistencia para el mantenimiento en el carril que no solo emita señales de alerta, sino que intervenga activamente en la conducción del vehículo, de tal forma, no obstante, que no impida la acción directa del conductor;
20. Destaca que la ampliación del ángulo de visión directo en camiones y autocares y la reducción de los ángulos muertos pueden contribuir en gran medida a mejorar la seguridad vial de estos vehículos, y pide a la Comisión que disponga el uso obligatorio de cámaras y sistemas de asistencia en las curvas, asegurándose de que estas medidas sean conformes a la Directiva (UE) 2015/719 y no redunden en una demora en su aplicación con respecto a los plazos establecidos en ella;
21. Destaca la oportunidad de prever la instalación de dispositivos etilométricos de interrupción del encendido y sistemas de reconocimiento del estado físico del conductor, y recomienda, como una medida reintegradora, el uso de dispositivos que impidan la conducción bajo los efectos del alcohol («alcohol interlocks») para los conductores con dependencia;

Medidas de seguridad dirigidas a reducir los efectos de los accidentes

22. Señala que la presión de los neumáticos desempeña un importante papel en la seguridad vial y el consumo de combustible, por lo que insta a la Comisión a que prevea la introducción obligatoria de sistemas de control de la presión de los neumáticos dotados

de dispositivos de seguridad que permitan como mínimo registrar y señalar una presión crítica inferior a 1,5 bar;

23. Considera necesaria la instalación obligatoria de un sistema de alerta para los cinturones de seguridad de los asientos traseros;
24. Pide a la Comisión que amplíe la instalación obligatoria del dispositivo eCall en motocicletas, vehículos pesados y autocares a partir de 2019;
25. Reclama la elaboración de estadísticas rigurosas y bien fundadas sobre los accidentes en la Unión en su conjunto que incluya datos sobre las causas de los accidentes y listados de las lesiones y las personas implicadas en ellos, al tiempo que señala que un registro de datos sobre los accidentes podría tener una gran utilidad siempre que se garantice el anonimato de los datos y estos se evalúen únicamente con fines de investigación de los accidentes;
26. Reclama la introducción de ensayos de choque frontal, lateral y trasero obligatorios para
 - a) vehículos todo terreno (SUV) con posición de asiento elevada y un peso máximo superior a 2 500 kg,
 - b) vehículos eléctricos y otras tecnologías de propulsión nuevas;

o
o o

27. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión, así como a los Gobiernos y los Parlamentos de los Estados miembros.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El objetivo establecido de reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras hasta el año 2020 y hacer realidad la meta de «cero víctimas» de tráfico en Europa para 2050 están todavía muy lejos de conseguirse. No obstante, vamos por el buen camino. Las carreteras de Europa no solo ofrecen más seguridad, sino que figuran desde hace tiempo entre las más seguras del mundo. A pesar de ello, todos los años unas 25 500 personas pierden la vida y unas 135 000 resultan gravemente heridas en las carreteras de Europa.

Dado que la seguridad vial depende tanto del vehículo como de las infraestructuras y de los propios conductores, es necesario introducir medidas eficaces de seguridad activa y pasiva en estos tres niveles.

Medidas dirigidas a mejorar la seguridad vial

El factor de las infraestructuras reviste una importancia crucial. Por consiguiente, en los procesos de construcción y mantenimiento de las carreteras, deben tenerse en cuenta ante todo los intereses de los usuarios más vulnerables. El porcentaje de accidentes mortales en los que se ven implicados peatones y ciclistas arroja la alarmante cifra del 43 %. La separación de los diferentes modos de transporte y la construcción o ampliación de carriles para bicicletas son soluciones a las que los Estados miembros deben prestar una mayor atención. Por lo demás, los sistemas de asistencia al conductor solo son eficaces si van asociados a infraestructuras bien construidas y mantenidas. Esto significa, entre otros aspectos, que las señales de tráfico deben ser fácilmente legibles y la señalización horizontal claramente reconocible.

No obstante, el factor humano desempeña una importancia considerable, por lo que el ponente considera importante que los Estados miembros se comprometan a garantizar un mayor control del tráfico con el fin de mejorar la seguridad en las carreteras. Para determinadas categorías de vehículos (entre otras, las categorías M2, M3, N2 y N3) se han establecido ya los porcentajes de aquellos vehículos que deben someterse a controles, y la Comisión debería evaluar la necesidad de establecer porcentajes similares para los vehículos de las categorías M1 y N2.

También es importante garantizar una mayor disponibilidad de las bases y datos estadísticos relativos a los accidentes, dado que los existentes presentan muchas lagunas. Sería importante disponer de listados de las causas de los accidentes, las lesiones y las personas implicadas en los mismos, ya que estos datos constituyen una importante base de información para la investigación y la elaboración de medidas de seguridad.

Instalación obligatoria de sistemas de asistencia a la conducción relevantes para la seguridad

El factor vehículo es esencial para la seguridad en las carreteras. El hecho de que el 45 % de las muertes en accidentes de tráfico corresponda a los ocupantes de los vehículos y que aproximadamente el 95 % de todos los accidentes tenga su causa en errores humanos como la incapacidad para conducir, el estrés, los errores de apreciación y las distracciones, llevan a la conclusión de que es necesario introducir con carácter de urgencia la obligación legal de instalar sistemas de asistencia a la conducción relevantes para los sistemas de seguridad.

Los sistemas de seguridad en la conducción contribuyen de forma decisiva a la mejora y la corrección del comportamiento de los conductores, lo cual redundará a su vez en una mejora considerable de la seguridad vial. Los sistemas de asistencia al conductor no solo ayudan a

prevenir los errores humanos y los accidentes, sino que también contribuyen a reducir el consumo de combustible y energía y a optimizar el flujo de circulación.

La exigencia de seguridad de los vehículos redonda asimismo en beneficio de la investigación, el desarrollo y la innovación en Europa y contribuye a la creación de puestos de trabajo. La instalación obligatoria de sistemas de asistencia al conductor también allana el camino a la conducción automática y, en último término, a la conducción autónoma, que hace tiempo ha dejado de ser una simple ilusión futurista. Se trata, por tanto, de un desarrollo positivo para todas las partes interesadas que debemos aprovechar con inteligencia.

Actuaremos con inteligencia a nivel legislativo si no se demora la revisión del Reglamento (CE) n.º 661/2009 y si la Comisión presenta su propuesta a principios de 2018. De esta forma podrá darse un gran paso adelante en la mejora de la seguridad vial.

También actuaremos con inteligencia a nivel legislativo si no entendemos la legislación relativa a la instalación de los sistemas de asistencia al conductor únicamente como una lista de deseos. El ponente considera que la instalación obligatoria debe afectar únicamente a aquellos sistemas de asistencia al conductor que constituyan una contribución real a la seguridad del tráfico, tengan una relación coste-beneficio favorable y hayan alcanzado la fase de madurez en el mercado, de forma que no se provoquen falsas alarmas. En opinión del ponente, los siguientes sistemas de asistencia al conductor constituyen medidas de seguridad activa y pasiva:

- sistema automatizado de asistencia al frenado de emergencia con reconocimiento de ciclistas y peatones;
- sistema de alerta para el frenado de emergencia;
- sistema de alerta inteligente del límite de velocidad;
- sistema asistencia para el mantenimiento en el carril;
- sistemas de asistencia en las curvas y de cámaras para reducir los ángulos muertos en los vehículos pesados;
- sistemas de control de la presión de los neumáticos;
- sistemas de alerta para los cinturones de seguridad de los asientos traseros;
- dispositivo eCall en las motocicletas.

Entretanto, casi todos los fabricantes ofrecen paquetes de asistencia al conductor y como mínimo una cuarta parte de todos los vehículos nuevos están equipados con uno o más de esos sistemas, si bien hay que constatar que las otras tres cuartas partes del parque no disponen de otros sistemas de asistencia que no sean los requeridos por la ley. Uno de los motivos que explican esa situación radica, sin duda, en los sobrecostes asociados a dichos sistemas. El ponente considera que la seguridad vial no debe verse condicionada por cuestiones de dinero, por lo que todos los conductores deberían poder beneficiarse de aquellos sistemas de asistencia a la conducción que sean relevantes para la seguridad. Como una cuestión de principios, la seguridad vial no debe depender de la cartera de los ciudadanos europeos.

A quienes aducen que el precio de los vehículos nuevos se pondría en las nubes como consecuencia de la instalación obligatoria de sistemas de asistencia al conductor se les puede argumentar que, gracias a los enfoques que permiten compartir las tecnologías —por ejemplo, mediante el uso simultáneo de cámaras por los asistentes inteligentes de alerta de los límites de velocidad y de mantenimiento del carril, así como gracias al gran número de componente integrados—, los precios no sufrirían un aumento excesivo.

Actuaremos con inteligencia a nivel legislativo si contemplamos medidas concretas y un marco temporal adecuado que permita su aplicación realista, garantizando de esta forma la

seguridad de la planificación empresarial. No obstante, esta tarea debe llevarse a cabo cuando se revise la propia legislación, y no en el marco del presente informe de iniciativa.