# PARLAMENTO EUROPEO

*2004* *2009*

*Documento de sesión*

FINAL
**A6-0225/2005**

1.6.2005

# INFORME

sobre el Programa de acción europeo de seguridad vial: Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida
(2004/2162 (INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Ari Vatanen

PR_INI

## ÍNDICE

**Página**

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO .....3

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....13

PROCEDIMIENTO .....19

# PROYECTO DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sobre el Programa de acción europeo de seguridad vial: Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida**
**(2004/2162(INI))**

*El Parlamento Europeo*,

– Vistos el Libro Blanco de la Comisión «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad» (COM(2001)0370 – C5-0658/2001), y su Resolución de 12 de febrero de 2003 al respecto[1],

– Vista la Comunicación de la Comisión «Tecnologías de la información y de las comunicaciones para vehículos seguros e inteligentes» (COM(2003)0542 – C5-0658/2001),

– Vista la Comunicación de la Comisión COM(2003)0311 y, más recientemente, su publicación «Salvar 20 000 vidas en nuestras carreteras», de octubre de 2004,

– Vista la Recomendación de la Comisión 2004/345/CE de 6 de abril de 2004 sobre la aplicación de las normas de seguridad vial,

– Vista la Declaración de Verona de 5 de diciembre de 2003, así como las conclusiones sobre la Segunda Conferencia de Verona de 2004 y el compromiso ulterior asumido por los Ministros de Transportes de la UE para considerar prioritaria la seguridad vial,

– Vista la Carta europea de seguridad vial de 29 de enero de 2004,

– Visto el artículo 45 de su Reglamento,

– Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A6-0225/2005),

A. Considerando que el objetivo de reducir a la mitad el número de muertos por accidente de tráfico en la UE de aquí a 2010, así como las revisiones intermedias en curso de la Comisión Europea, deben ser acogidas favorablemente,

B. Considerando que el Foro e-Safety está realizando una labor importante en la que participa un número impresionante de partes interesadas,

C. Considerando que la aplicación de la legislación en materia de velocidad, alcohol y uso del cinturón de seguridad debe basarse en el intercambio de buenas prácticas,

D. Considerando que está universalmente reconocido que sobrepasar los límites de velocidad, conducir a una velocidad inadaptada a las condiciones de la carretera o tras haber consumido alcohol, drogas o determinados medicamentos, así como no utilizar adecuadamente los cinturones de seguridad, va en contra de la seguridad vial, como

[1] DO C 43 E de 19.2.2004, p. 250.

demuestran el número de muertos, heridos y discapacitados que causan dichos factores; que, aunque se han realizado muchos esfuerzos, el alto número de víctimas mortales demuestra que aún queda mucho por hacer para conseguir el objetivo fijado para 2010,

E. Considerando que, en materia de seguridad vial, la UE tiene obligaciones específicas establecidas explícitamente en los Tratados y es competente en aquellos ámbitos en lo s que su acción pueda obtener un valor añadido con respecto a la acción que desarrollan los Estados miembros, así como en otros ámbitos tan importantes como el uso del cinturón de seguridad y el carnet de conducir, y teniendo en cuenta que el ámbito de aplicación de la acción de la UE se ha extendido a 80 millones más de ciudadanos,

F. Considerando que el intercambio de las mejores prácticas desempeña un papel primordial en la prevención de los accidentes de tráfico, que se producen en un porcentaje de hasta un 65 % en los centros urbanos, un 30 % fuera de las ciudades y sólo un 5 % como máximo en las autopistas,

G. Considerando el hecho de que los accidentes de tráfico en carretera provocan más de 40 000 muertes en la Unión Europea y que, además del inaceptable sufrimiento humano, se producen costes conexos directos e indirectos estimados en 180 000 millones de euros, o sea el 2 % del PIB de la Unión Europea,

H. Observando con satisfacción que los vehículos son ahora cuatro veces más seguros que en 1970, hecho que ha contribuido significativamente a reducir en un 50 % el número de muertes en la UE de 15 Estados miembros desde 1970, periodo durante el cual el volumen de tráfico se ha triplicado,

I. Preocupado por los bajos niveles de seguridad vial en algunos Estados miembros, en particular en muchos de los diez nuevos Estados miembros; observando que, si todos los Estados miembros alcanzasen los mismos resultados que el Reino Unido y Suecia, el número de fallecimientos se reduciría en 17 000 al año en la UE de 25 Estados miembros, lo que representaría una reducción del 39 % y, por lo tanto, un gran paso adelante, aunque todavía lejos del objetivo del 50 %,

1. Destaca la responsabilidad que comparten todas las partes interesadas, a saber la UE, los Estados miembros, las autoridades locales y regionales, la industria, las organizaciones y los particulares, a la hora de emprender acciones positivas y coherentes para mejorar la seguridad vial y reducir a la mitad el número de víctimas por accidentes de carretera para 2010, lográndose de ese modo el objetivo común establecido; subraya que debería respetarse plenamente el principio de subsidiariedad y que no se debería utilizar dicho principio como excusa para la autocomplacencia o la inacción, habida cuenta de la importante responsabilidad que recae en la UE en materia de establecimiento del necesario marco temático;

2. Acoge con satisfacción el previsto balance intermedio a cargo de la Comisión de los progresos realizados por los Estados miembros en la aplicación del Programa de acción europeo de seguridad vial;

3. Insta a la Comisión a que, en su revisión intermedia del Programa de acción de seguridad vial, proponga un marco de seguridad vial de la UE global y permanente, en el que se

expongan con detalle todos los ámbitos relevantes en esta materia, se presenten los objetivos y las medidas complementarias para la UE y los Estados miembros, y se comparen los objetivos con los avances, dando una amplia difusión a estos últimos con una periodicidad anual;

4. Lamenta que la Comunicación COM(2003)0311 no incluya una evaluación del segundo Programa de acción europeo de seguridad vial (1997-2001), ya que una evaluación es fundamental para evitar la repetición de los errores; lamenta asimismo que la Comunicación no haya abordado los problemas específicos de la seguridad vial en las zonas urbanas;

5. Pide a la Comisión que desarrolle un concepto de seguridad vial a largo plazo aplicable a partir de 2010 y en cuyo marco se describan las medidas necesarias para impedir que los accidentes de tráfico provoquen muertes y heridas graves (*zero vision*);

6. Opina que el intercambio de buenas prácticas y la coordinación de las políticas comunes requieren que se coordinen en mucha mayor medida las diferentes políticas, se divulguen datos irrefutables, se presione a las instancias poco eficientes para que pongan las cosas en orden y se adopte un enfoque mucho más estructurado que el aplicado hasta ahora; considera que, entre las tareas vitales que requieren un enfoque común, se incluyen las siguientes:

   - recogida, análisis y publicación de datos y de indicadores de aplicación de las medidas en materia de seguridad;

   - armonización de las estadísticas sobre accidentes (y su posterior inclusión en una base de datos de la UE);

   - desarrollo de campañas de ámbito comunitario sobre seguridad vial;

   - fomento de programas de investigación y, si procede, introducción de nuevas tecnologías en estrecha cooperación con la industria y otras partes interesadas;

   - intensificación de las auditorías y del intercambio de información en el plano transfronterizo sobre la ejecución de la legislación comunitaria, por ejemplo, la relativa a los periodos de conducción y de descanso en el sector del transporte por carretera, así como fomento de una interpretación y aplicación más uniformes de dicha legislación;

7. Estima que una Agencia Europea de Seguridad Vial con una inequívoca responsabilidad obligatoria en todos los ámbitos relativos a la seguridad vial (usuarios de carreteras, vehículos e infraestructuras) podría ayudar a mejorar la coherencia y la coordinación de los esfuerzos de la UE en materia de seguridad vial; recomienda que la Agencia incluya el Observatorio previsto y ejecute tareas concretas por lo que respecta al establecimiento y la promoción de buenas prácticas, así como el aumento del intercambio transfronterizo de información ; reitera su apoyo, expresado ya en la Resolución del Parlamento Europeo relativa al Libro Blanco sobre la política europea de transportes, al establecimiento de tal Agencia;

8. Pide a la Comisión Europea que, en el plazo de dos años, comunique al Parlamento Europeo el marco institucional más apropiado, en términos de independencia y conocimientos, para evaluar y fomentar los avances dentro de las acciones relativas a la seguridad vial;

9. Pide a la Presidencia de la UE que albergue la Tercera Conferencia de Verona en 2005 y que inicie el Proceso de Verona, incluyendo en él el propuesto marco de seguridad vial de la UE; espera que el Proceso de Verona contribuya a crear el liderazgo político necesario, como hicieron los procesos de Cardiff o Lisboa, alentando a los responsables de la toma de decisiones políticas del más alto nivel a comprometerse firmemente a reducir los accidentes de tráfico; considera asimismo que los indicadores de aplicación y las revisiones inter pares efectuadas por los Estados miembros pueden ser eficientes si se utilizan para «identificar, denunciar y desacreditar», ejerciendo de ese modo una presión política para alcanzar los niveles de seguridad establecidos como objetivo;

10. Señala que un compromiso de alto nivel en materia de seguridad vial puede dar resultados significativos en un plazo breve, como se ha demostrado recientemente en Francia, donde una campaña iniciada en 2002 ha reducido el número de muertes en un 30 % en un plazo de dos años; pide un mayor nivel de compromiso político en materia de seguridad vial en toda la Unión Europea;

11. Acoge favorablemente la Carta europea de seguridad vial ya que con ella se demuestra que la seguridad vial es una responsabilidad compartida y se pone a disposición de las partes interesadas un medio para asumir compromisos en dicho ámbito, si bien está preocupado porque dicha Carta no ha obtenido ni el número de partidarios ni la publicidad que se había previsto en un principio; propone que se apoye la Carta mediante una nueva iniciativa desarrollada conjuntamente a nivel comunitario y nacional promocionando a las empresas interesadas; pide que las instituciones de la UE asignen también los recursos financieros adecuados, se desarrolle una estrategia de comunicación que atraiga a más interlocutores, como las PYME, y se divulguen las mejores prácticas en cada ámbito; solicita que se establezcan unos premios anuales en materia de seguridad vial que se concederán, en el marco de actos de gran cobertura pública, a las instancias que más hayan destacado en dicho ámbito; pide a la Comisión que estudie la posibilidad de implicar a los ciudadanos proponiéndoles que asuman compromisos personales en materia de seguridad vial;

12. Manifiesta su convicción de que sólo un enfoque basado en sistemas integrados que comprenda todos los ámbitos de la seguridad vial, a saber, todos los usuarios de las carreteras y todos los que utilizan y adquieren servicios de transporte, y en especial el conductor (condiciones físicas, formación, comportamiento), el vehículo (equipamiento del mismo, normativas en materia de seguridad, mantenimiento) y la infraestructura (estado y mantenimiento de las redes viales, intensidad del uso de las carreteras, construcción de carreteras, señalización), junto con incentivos para que se utilice en mayor medida el transporte público y normativas efectivas en los Estados miembros, puede conducir a la obtención de resultados significativos y duraderos;

13. Pide a la Comisión, a los Estados miembros y a sus autoridades regionales que concentren sus medidas educativas, legislativas y de control en materia de seguridad vial

en los grupos de mayor riesgo, como los conductores de camiones y autobuses y los conductores de automóviles varones menores de 25 años;

14. Considera que una formación exhaustiva y de alto nivel para los conductores, los formadores y las autoridades del sector es muy importante; pide a la Comisión Europea que fomente la formación a partir incluso de la enseñanza primaria, con el fin de reducir la tasa de mortalidad entre los jóvenes, así como la formación a lo largo de toda la vida para los conductores, teniendo debidamente en cuenta las necesidades de grupos específicos, tales como las personas de edad avanzada, las personas con discapacidades o los inmigrantes; apoya las campañas de ámbito europeo centradas en especial en los infractores más reincidentes y en las causas más graves de fallecimiento, tales como circular a demasiada velocidad, beber alcohol o no utilizar los cinturones de seguridad; pide que se introduzca rápidamente el permiso de conducción europeo para permitir, ante todo, la verificación a lo largo del tiempo de las facultades físicas y mentales de los conductores y sus aptitudes para la conducción de un vehículo;

15. Recuerda que muchos de los accidentes mortales se deben al cansancio del conductor, como demuestra un estudio británico[1] según el cual el cansancio provoca aproximadamente el 20 % de los accidentes registrados en trayectos largos por carreteras de primer orden y autopistas; pide a la Comisión que publique estadísticas sobre la situación global en Europa y que apoye la adopción de medidas para paliar este problema;

16. Pide a la Comisión, a los Estados miembros y a sus autoridades regionales que presten una atención especial a la protección y la seguridad de los usuarios de la carretera más vulnerables, como los peatones y los ciclistas;

17. Está preocupado por la seguridad de los usuarios vulnerables, incluidos los jóvenes, cuya tasa de mortalidad es particularmente elevada; toma nota de que, cuando se circula en motocicleta o ciclomotor, los riesgos mortales son diecisiete veces más elevados que cuando se circula en coche, y de que caminar o ir en bicicleta por carretera es hasta nueve veces más arriesgado; subraya que los niveles de seguridad no sólo tienen que mejorar significativamente para los ocupantes de los vehículos sino también para usuarios de las carreteras más vulnerables, como los peatones, los ciclistas y los motociclistas; resalta la necesidad de centrarse en la educación, la legislación y las medidas de control de la seguridad vial para los grupos de riesgo, adoptando para ello un enfoque más global; pide a la Comisión que proponga medidas eficaces para garantizar que todos los usuarios vulnerables de las carreteras gozan de la máxima protección, por ejemplo mediante luces de emergencia para la seguridad de los vehículos de dos ruedas; afirma que se debería sensibilizar a todos los usuarios de las carreteras acerca de los riesgos y de la manera de atenuarlos; acoge favorablemente el nuevo Programa para la evaluación de los asientos infantiles (NPACS), financiado por la UE y en el que se establecen protocolos armonizados de tests y clasificación; pide a la Comisión Europea que investigue si se puede conceder más prioridad a la seguridad infantil en el marco de la política comunitaria de seguridad vial y si se puede prestar más atención a la seguridad de los peatones en el marco de los tests de accidentes dentro del Euro NCAP y en la introducción de la segunda fase de la Directiva sobre seguridad de los peatones;

[1] http://www.thinkroadsafety.gov.uk

18. Opina que una aplicación correcta y regular es fundamental para la seguridad vial;

19. Señala que el cumplimiento de la normativa vigente sobre la circulación por carretera podría mejorar radicalmente la seguridad vial, habida cuenta de que la mayor parte de los accidentes se derivan del incumplimiento de las normas de tráfico; hace especial hincapié en la importancia de respetar los límites de velocidad y de alcohol en la sangre así como de ingesta de medicamentos y drogas, y las normas sobre la utilización de los cinturones de seguridad y los cascos, observando que estas últimas normativas entran en principio dentro de los ámbitos de competencia de los Estados miembros pero que urge coordinarlas y divulgar las mejores prácticas al respecto; acoge muy favorablemente la Recomendación de la Comisión Europea en la que se establece un nivel máximo de alcohol de 0,5 mg/ml, e insta a todos los Estados miembros a que adopten dicho límite máximo; insta a los Estados miembros a aplicar con prontitud la Recomendación de la Comisión de 6 de abril de 2004 sobre la aplicación de las normas de seguridad vial[1]; pide a la Comisión que haga un seguimiento de la aplicación de dicha Recomendación y, en caso de ser necesario, que apoye a los Estados miembros que no consigan aplicarla; pide a la Comisión que informe sobre el nivel de aplicación en el marco de su revisión intermedia del Programa de acción;

Aplicación transfronteriza

20. Es consciente de que la aplicación transfronteriza de la normativa sobre la circulación por carretera sigue siendo muy insatisfactoria porque no existe un sistema uniforme que permita a las autoridades de un Estado miembro perseguir a los infractores de otro Estado miembro[2]; insta a la Comisión Europea a elaborar una propuesta viable de campaña comunitaria para garantizar que los conductores respetan las normas de tráfico en el Estado miembro por el que circulen, así como una propuesta de enfoque comunitario viable que permita a los Estados miembros llevar un seguimiento de los delitos y de las penas impuestas; señala que, por lo que respecta a las sanciones pecuniarias, se han elaborado las bases para una posible normativa[3] y el marco necesario para un sistema de intercambio de la información[4];

21. Acoge con satisfacción la idea de introducir pictogramas obligatorios armonizados en los envases médicos, basados en la clasificación europea de los medicamentos con arreglo a sus efectos;

---

[1] Según las estimaciones de la Comisión, la aplicación de las normas relativas a la velocidad, el consumo de alcohol y la utilización del cinturón de seguridad puede evitar por sí sola que se produzcan 6 000 víctimas mortales y 14 000 heridos hasta 2010.

[2] A modo de ejemplo al respecto cabe señalar que, en Francia, en los primeros meses de aplicación, aproximadamente el 25 % de los delitos registrados por el órgano encargado de la aplicación de la normativa sobre velocidad, que inició su labor en 2003, fue cometido por vehículos no matriculados en Francia (VERA 2 2004:1) a pesar de que sólo representan el 10 % del tráfico total.

[3] Decisión marco del Consejo relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias (COPEN 24), adoptado por el Consejo el 25 de febrero de 2005.

[4] EUCARIS es un sistema basado en un tratado multilateral de 29 de junio de 2000. Se trata de una infraestructura que permite a los países participantes consultar las bases de datos de otros países que contienen información sobre permisos de conducción o vehículos (www.eucaris.com). RESPER es la red sobre permisos de conducción que están creando la Comisión y el Consejo para compartir información y datos sobre todos los permisos de conducción europeos.

22. Señala el peligro de los ángulos muertos; pide medidas rápidas y de bajo coste para equipar a los camiones con espejos que eliminen los ángulos muertos; pide a la Comisión que examine la necesidad y la viabilidad de revisar la legislación comunitaria para que los fabricantes puedan introducir parabrisas con pilares centrales, que ofrecen un mejor campo visual;

23. Recuerda que un parque móvil más nuevo aumentaría la seguridad; lamenta que la Comunicación de la Comisión relativa a la tributación de los vehículos de pasajeros en la Unión Europea (COM(2002)0431) y la consiguiente Resolución adoptada por el Parlamento Europeo no hayan tenido como resultado la propuesta sustitución de los impuestos de matriculación por impuestos anuales de circulación, impidiendo de este modo una mejora en el funcionamiento del mercado interior y una introducción más rápida de vehículos más nuevos y seguros;

24. Manifiesta su interés por preservar el patrimonio cultural que representan los vehículos históricos; pide, por lo tanto, que la legislación prevista tome en consideración todo efecto potencialmente negativo, pero no intencionado, sobre la utilización, y, por lo tanto, también sobre la conservación de los vehículos históricos;

25. Recuerda que una red de carreteras cuyo estado propicie los incidentes o no minimice las consecuencias de los accidentes constituye un factor de riesgo de primer orden en materia de seguridad; reconoce que se han de adaptar las carreteras a los niveles actuales de tráfico y que se han de construir dentro del respeto de las normas que tienen en cuenta las necesidades de todos sus usuarios, incluidos los más vulnerables; acoge muy favorablemente los esfuerzos de la Comisión para introducir una definición armonizada de los puntos negros, las señalizaciones comunitarias, la información para los automovilistas y medidas paliativas;

26. Considera que la Directiva marco sobre la gestión de infraestructuras viarias seguras es una herramienta útil para aplicar el enfoque basado en sistemas a la seguridad vial; considera que una Directiva de este tipo debería establecer los procedimientos operativos que se requieren en las fases de diseño, construcción y funcionamiento de las carreteras nuevas y actuales para garantizar que cumplen todas las normas de seguridad, fomentar los programas nacionales para reparar los tramos de carretera con un elevado riesgo de accidente, en particular mediante la supresión de los pasos a nivel, y contribuir al establecimiento de redes de expertos que faciliten la aplicación de enfoques «sobresalientes en Europa» para un diseño y una gestión viales seguros; subraya que, durante el diseño y la construcción de las redes viarias, los Estados miembros deberán tener en cuenta de modo sistemático la seguridad de todos los conductores (de ciclomotores, bicicletas, vehículos pesados, etc.) y la prevención de los accidentes;

27. Encarga a la Comisión que preste más atención a la integración del programa europeo de acción en favor de la seguridad vial con el programa de acción en materia de medio ambiente y sugiere que se incluyan criterios de seguridad y criterios medioambientales en las evaluaciones de financiación de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T); propone la armonización básica de las señales de tráfico y la información con vistas a una señalización europea con colores, formas, formatos, tipos de letra y símbolos uniformes como primer paso, seguido del equipamiento de la red viaria con sistemas inteligentes de

gestión del tráfico e información sobre el mismo;

28. Toma nota del potencial de la Plataforma EuroTest para fomentar toda una serie de programas comunitarios de evaluación y establecimiento de indicadores para productos y servicios de infraestructuras en materia de movilidad, así como la sensibilización de los ciudadanos; acoge muy favorablemente el Programa europeo de evaluación de carreteras y el Programa europeo de evaluación de túneles; pide que se amplíen rápidamente ambos programas a todos los Estados miembros de la UE y a todas las carreteras y túneles de primer orden y por lo que respecta a la publicación de las directrices en materia de buenas prácticas; apoya la idea de conceder «puntos de seguridad» a las principales carreteras de la UE, de conformidad con las directrices de la UE;

29. Toma nota de los resultados de la encuesta de EuroTest 2005 sobre señalización viaria, que ha revelado que el 91 % de los automovilistas desean una mayor armonización de la señalización en toda Europa para mejorar la seguridad vial; pide a la Comisión que reaccione tomando medidas efectivas para mejorar los sistemas de señalización viaria, el comportamiento de los conductores y la difusión de información a este respecto a los conductores; pide a la Comisión que ponga en marcha una iniciativa para dar una interpretación uniforme en la Unión Europea al Convenio de Viena sobre los sistemas de señalización viaria, aprobado por las Naciones Unidas en 1968; pide a la Comisión que investigue los problemas detectados, como el exceso de señales de tráfico y la deficiente comprensión de las señales; se manifiesta a favor de ofrecer una información accesible al usuario y actualizada sobre los sistemas de señalización viaria utilizados en los Estados miembros para facilitar así el tráfico transfronterizo; afirma que dicha información debería ser fácilmente accesible a través de un sitio web de la Unión Europea disponible en todas las lenguas oficiales de la Unión Europea;

30. Lamenta el hecho de que el número de llamada de urgencia común 112 no sea conocido por todos los europeos; pide a la Comisión y a los Estados miembros que evalúen el actual grado de conocimiento del número europeo único de llamada de emergencia por parte del público europeo y la calidad de los servicios proporcionados a los ciudadanos en dificultades a través de este número; pide a la Comisión y a los Estados miembros que propongan medidas basadas en esa evaluación para mejorar la situación en la Unión Europea;

31. Insta a que se realice un análisis ex-ante de la relación coste-eficacia para cada acción que tenga una repercusión financiera considerable y para cada acción importante que se emprenda; recomienda que, cuando sea probable que el beneficio resulte insignificante, la Comisión debería explicar la razón por la que ha sacado esa conclusión; señala que es razonable que los Estados miembros participen en la evaluación sobre si debe aplicarse o no una medida determinada;

32. Atrae la atención sobre el papel que pueden desempeñar las compañías de seguros en la reducción del número de accidentes de tráfico en el transporte por cuenta ajena; opina que las primas diferenciadas constituyen un modo adecuado para incitar a las empresas de transporte a dar mayor prioridad a la seguridad vial y, de este modo, reducir el número de accidentes de tráfico;

33. Lamenta que en el tercer Programa de acción sobre seguridad vial no se estudien en particular los problemas de seguridad vial en las zonas densamente pobladas, ni se mencionen las distintas maneras en que el transporte público puede contribuir a reducir el número de accidentes de tráfico; está convencido del enorme potencial que puede tener la divulgación de las mejores prácticas para las zonas urbanas en toda Europa; pide que se intensifique la divulgación de las mejores prácticas y la investigación; subraya, en este contexto, que el desarrollo de normas comunes sobre geometría vial, diseño de infraestructuras y señalización puede contribuir enormemente a la seguridad vial;

34. Es consciente de que la introducción de muchas tecnologías prometedoras no puede ser instantánea; pide, por consiguiente, a la Comisión que proponga una lista de ámbitos prioritarios en los que debería centrarse la investigación tecnológica, así como una hoja de ruta para su adopción; insiste en que tanto la lista de prioridades como la hoja de ruta deberían establecerse sólo tras haberse efectuado un exhaustivo análisis de la relación coste-eficacia; insta a que estas actividades prioritarias se contemplen a corto, medio y largo plazo y que se incluyan íntegramente en el Proceso de Verona;

35. Considera que tecnologías como la telemática ofrecen a largo plazo la posibilidad de eliminar casi totalmente los accidentes mortales; pide, por lo tanto, una investigación intensiva y una cooperación entre todas las partes interesadas para promover la rápida introducción de las tecnologías más prometedoras;

36. Es consciente de que la introducción de muchas tecnologías nuevas puede resultar costosa y de que los compradores de coches nuevos no siempre pueden o quieren pagar el coste total, aunque el ahorro de costes socioeconómico sería mayor que el coste añadido al vehículo; pide a la Comisión que defina, junto con los Estados miembros (al tiempo que salvaguardan el funcionamiento del mercado interior), incentivos fiscales y de otra índole para acelerar la introducción de soluciones eficaces y fomentarla mediante un EuroNCAP (Programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles) reformado y más exhaustivo;

37. Estima que, dentro de la amplia oferta de tecnologías, habría que considerar y prestar una atención particular a las siguientes soluciones:

- **Dispositivos que recuerden el uso del cinturón de seguridad y sistemas avanzados de retención**: observa que, en Suecia, el 95 % de los pasajeros de un coche llevan abrochado su cinturón de seguridad mientras que la mitad de todas las víctimas mortales no lo llevaban abrochado; apoya la colocación obligatoria de dispositivos que recuerden el uso del cinturón de seguridad para el asiento del conductor en todos los vehículos nuevos, con las debidas excepciones en el transporte público urbano, y la extensión de dichos dispositivos a los asientos de los pasajeros;

- **Control electrónico de estabilidad (ESC)**: observa que los resultados de la investigación a nivel internacional son unánimes en cuanto al importante potencial de salvamento de vidas de los sistemas de control de estabilidad de los vehículos, tales como el ESC; apoya la rápida introducción de los sistemas de ESC[1], si procede por

[1] De la investigación desarrollada por la Administración nacional de la seguridad en carretera de los EE.UU. se desprende que, si todos los automóviles estuviesen equipados con ESC, podría lograrse una reducción del 30 %

acuerdo voluntario, y el desarrollo de una prueba de validación internacionalmente armonizada para los sistemas de estabilidad de los vehículos;

- **Sistemas de limitación de velocidad**: toma nota de las posibilidades de las tecnologías de reducción de la velocidad que proporcionan información al conductor, los limitadores de velocidad seleccionable por el usuario y la adaptación inteligente de la velocidad (Intelligent Speed Adaptation, ISA), que, como sistema temporal obligatorio, podría reducir los accidentes en un 35 % aproximadamente[1]; pide que se introduzcan los sistemas de alerta de velocidad en los coches y, en su caso, el sistema ISA, cuando lo consideren apropiado las autoridades nacionales; está a favor de la elaboración de normas técnicas comunes y de la puesta a disposición de datos a escala comunitaria sobre limitaciones de velocidad para los mapas digitales;

- ***Alcolocks*** (dispositivos antiarranque de vehículos en caso de alcoholemia excesiva): toma nota de que los accidentes de tráfico relacionados con el alcohol ascienden a alrededor de 10 000 cada año; insta a la Comisión a que fomente la introducción de *alcolocks* fiables; considera interesante un enfoque gradual empezando con medidas de rehabilitación para los infractores reincidentes, medidas voluntarias y transporte comercial;

- ***e-Call (llamadas de emergencia)***: recuerda que las e-Call pueden reducir considerablemente el número de víctimas mortales, la gravedad de las lesiones y la tensión posterior a los accidentes acelerando la respuesta de los servicios de urgencia; acoge favorablemente el Plan de acción para equipar los nuevos vehículos con *e-Call* para 2009 y pide que, si se considera rentable, se amplíe a los vehículos de pasajeros y a los de transporte de mercancías peligrosas;

38. Apoya la introducción de un programa EuroNCAP amplio y revisado reforzando la cooperación con la Comisión a través de una ayuda financiera adicional y una participación más activa en los trabajos del programa; insta a que EuroNCAP incluya otros aspectos de seguridad pasiva, como la protección contra el latigazo cervical y la compatibilidad de los vehículos en caso de que se produzcan colisiones entre dos automóviles; señala, además, que los sistemas de seguridad activa siguen siendo una posibilidad que en gran parte no se ha puesto a prueba pero que tiene un enorme potencial de mejora de la seguridad vial, y que las soluciones más prometedoras deberían incluirse en el procedimiento de EuroNCAP;

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

---

del número de muertes provocadas por accidentes de tráfico que impliquen un solo vehículo.
[1] *Intelligent Transportation Systems and Road Safety, ETSC*, 1999.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. Seguridad vial en Europa

La increíble movilidad que ofrece la red de carreteras es indispensable para el buen funcionamiento de la sociedad. Por desgracia, las experiencias positivas tienen un lado oscuro: los accidentes de tráfico siguen siendo la principal causa de muerte para el segmento compuesto por menores de 50 años. Además, los costes directos e indirectos en la UE de 25 Estados miembros se acercan a los 200 000 millones de euros, es decir, el 2 % del PIB de la UE, con una cifra calculada de 43 000 muertos para 2004. No cabe duda de que es muy necesario emprender medidas enérgicas de promoción de la seguridad vial. La tendencia en la UE ampliada ha sido positiva, aunque no hay motivos para la complacencia:

En un periodo de tres décadas (1970-2000), el tráfico rodado se ha multiplicado por tres y el número de muertos se ha duplicado. En todo caso, la situación sigue siendo inaceptable. Es de destacar también que los niveles de seguridad vial de la mayoría de los diez nuevos Estados miembros llevan un notable retraso con respecto a los de la UE de 15. La brecha que separa a los Estados miembros con mejores y peores cifras es cada vez más grande, lo que hace que los Estados Bálticos sean ocho veces más inseguros que el Reino Unido.

### 2. a. El tercer Programa de acción europeo de seguridad vial

El tercer Programa de acción europeo de seguridad vial fue publicado en junio de 2003. En él se establecen objetivos amplios de la UE para el periodo 2003-2010. El Programa de la Comisión ha identificado 60 medidas que deben aplicarse a escala de la UE, la mayoría de ellas de carácter no legislativo. En su Comunicación[1] la Comisión Europea propone el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes, hasta 25 000, de aquí a 2010. El objetivo a muy largo plazo es el que recoge el programa nórdico *"Vision zero"*.

### b. El enfoque basado en sistemas

El denominado enfoque de la seguridad basado en sistemas reconoce que el conductor (así como otros usuarios de las carreteras), el vehículo y la infraestructura vial forman tres componentes de un sistema dinámico. En este sistema, la seguridad es una responsabilidad compartida en la que deberían participar todas las partes interesadas. Una gestión de la seguridad vial eficaz debería intentar identificar todas las fuentes de debilidad en el diseño que contribuyan a que se produzcan accidentes o a que éstos sean mortales o graves, de modo que se mitiguen las consecuencias[2]. Se reconoce también que es inevitable un cierto grado de error del usuario de las carreteras, que debería «tolerarse» haciendo el conjunto del sistema más «indulgente».

[1] Programa de acción europeo de seguridad vial. Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida (COM (2003) 311 final).
[2] Este marco conceptual de la seguridad vial sigue la matriz desarrollada por William Hadden, ex administrador de la Administración Nacional de la Seguridad en Carretera de Estados Unidos.

| | Conductor | Vehículo | Carretera |
|---|---|---|---|
| Antes del accidente | | | |
| Accidente | | | |
| Después del accidente | | | |

Los avances en la seguridad vial logrados en los países industrializados desde 1970 se deben principalmente a las mejoras sistemáticas realizadas en toda la matriz, que afectan a:

- conductores más seguros (aplicación de límites de velocidad, legislación sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, mejora de la formación de los conductores y de la concesión de permisos, etc.);
- coches más seguros (normas de ensayos de accidentes, cojines neumáticos, cinturones de seguridad, etc.);
- carreteras más seguras (diseño y mantenimiento de la red viaria, barreras de seguridad, señalización vertical y horizontal, auditorías de seguridad, etc.).

## 3. Recomendaciones

En general, el ponente acoge favorablemente la Comunicación sobre el Programa de acción de seguridad vial y su valioso objetivo de reducir a la mitad el número de muertes en nuestras carreteras. Las numerosas iniciativas en este ámbito emprendidas por eSafety prometen también mejoras sustanciales en el futuro. La concentración de nuestros esfuerzos en algunos ámbitos clave ya supone un tremendo avance.

El ponente considera que la legislación a escala de la UE debería proporcionar valor añadido más allá de lo que los medios nacionales pueden ofrecer. En todo caso, el potencial de actuación a escala de la UE es enorme en casi todas las cuestiones y, en particular, en las que no tiene cabida la legislación comunitaria. El liderazgo de la UE puede garantizar un entorno de las políticas en esta materia favorable a la aplicación de la seguridad vial en los planes de acción nacionales.

### *a. Acciones que deben emprenderse*

Un amplio marco europeo de mejora de la seguridad vial

El ponente propone que la Comisión diseñe un marco europeo de seguridad vial global y permanente, en el marco de la inminente revisión intermedia del Programa. Para evaluar los progresos, los indicadores de funcionamiento deben formar parte del Marco. La adopción de un planteamiento de «denuncia y descrédito», que demuestre quién alcanza el objetivo y quién no, puede ejercer con facilidad la necesaria presión política. Este marco debería estar estrechamente integrado en el Proceso de Verona del Consejo y actualizarse

con regularidad para conservar su eficacia, su capacidad de adaptación y su dosis de ambigüedad. Debe preverse una estrecha cooperación con todas las partes interesadas.

El marco debería incluir necesariamente una clara división de responsabilidades, plazos ambiciosos pero realistas y criterios de prioridad basados en su relación coste-eficacia. Para alcanzar tales objetivos, la Comisión, o la Agencia Europea de Seguridad Vial, deberían elaborar una lista de acciones prioritarias, después de realizada una evaluación exhaustiva de la repercusión, la viabilidad, los daños colaterales y las ventajas. Asimismo, debe presentarse con toda claridad una programación pormenorizada de las actividades a corto, medio y largo plazo a escala de la UE y de los Estados miembros.

¿Agencia Europea de Seguridad Vial u Observatorio Europeo de Seguridad Vial?

La Comisión ha propuesto un Observatorio Europeo de Seguridad Vial que se encargará de recopilar, analizar y publicar cualquier posible dato y conocimiento científico sobre la seguridad vial. En cualquier caso, eso sería sólo un primer paso y una pequeña parte de las funciones de la Agencia. La Agencia establecería reglamentos y normativas, adoptaría regímenes de homologación de tipo, dispondría de sistemas de información transfronterizos (permiso de conducción, matriculación de vehículos) y, lo que es más importante, redactaría y difundiría orientaciones de buenas prácticas en un marco estructurado.

Reiterando la petición ya expresada por el Parlamento Europeo, el ponente es partidario del establecimiento de una Agencia a la que podrían encomendarse todas las funciones mencionadas.

Acciones a corto y largo plazo

Las acciones deberían programarse con detenimiento: la mejora del comportamiento debe ser nuestra prioridad a corto plazo, puesto que pueden conseguirse resultados rápidos gracias a la aplicación de la legislación y a las campañas para que los usuarios la cumplan. A continuación, es necesario tomar medidas para garantizar una seguridad vial sostenible, mediante la actuación en los ámbitos de la formación y educación de los usuarios, el parque automovilístico y la infraestructura vial.

A más largo plazo, las soluciones tecnológicas pueden ofrecer soluciones a la mayoría de los riesgos para la seguridad. Por consiguiente, parece conveniente dirigir nuestros esfuerzos al fomento de las tecnologías que pueden reducir drásticamente el riesgo de accidentes o las consecuencias de éstos.

Las nuevas tecnologías deberían basarse, a ser posible, en normas mundiales. Deben concebirse de manera que los vehículos que dispongan de esas tecnologías puedan coexistir con facilidad con los que no las tienen. Para que resulte atractiva la introducción de tecnologías nuevas, podría permitirse a los Estados miembros que redujeran el IVA, los peajes u otros impuestos para los vehículos que cumplan determinadas orientaciones comunitarias (por ejemplo, las basadas en el Programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles, EuroNCAP). Ninguno de tales programas debe vulnerar los principios del mercado único.

El Programa eSafety[1] es una excelente iniciativa para desarrollar e introducir las tecnologías de seguridad. Contempla una cooperación estructurada entre la industria, la Comisión y otras partes interesadas, por lo que debe ser fomentada.

***b. Ámbitos específicos del enfoque basado en sistemas***

Comportamiento

Puesto que la mayoría de los accidentes de tráfico se producen por infracción de normas básicas, el comportamiento es, con diferencia, la cuestión que ofrece el mayor potencial de obtención de resultados a corto plazo. Si todos respetáramos las normas de tráfico, el número de muertes se reduciría en más del 90 %. Si todos llevásemos abrochado el cinturón de seguridad, respetáramos los límites de velocidad establecidos y no condujésemos bajo los efectos del alcohol, las muertes se reducirían en más del 60 %[2], con lo que ya se alcanzaría el objetivo de la Comisión de reducir a la mitad las muertes por accidente de tráfico.

La aplicación, sin embargo, es competencia de los Estados miembros. Estas acciones deben realizarse en un marco que respete plenamente el principio de subsidiariedad. Así pues, resulta loable el enfoque adoptado por la Comisión en su Recomendación[3], es decir: solicitar planes nacionales basados en las buenas prácticas en la aplicación de la legislación en materia de límites de velocidad, alcohol y cinturones de seguridad.

Vehículo

En menos de diez años, los vehículos han conseguido mejoras enormes en relación con la seguridad pasiva (EuroNCAP desde 1997 y el proyecto SARAC). Aunque la seguridad pasiva se puede mejorar (por ejemplo, avisos de que hay que abrocharse el cinturón, luces para conducción diurna, eliminación de los ángulos muertos, amplia visibilidad de los vehículos que transportan mercancías pesadas, mayor protección de los peatones), el futuro hay que buscarlo en la mejora de la seguridad activa gracias a la amplia implantación de los dispositivos electrónicos («vehículos inteligentes»). En todo caso, puesto que tales innovaciones entrarán en el mercado con lentitud (si no están respaldadas por incentivos concretos), su repercusión será muy gradual. El Programa *eSafety* reviste una gran importancia en la aceleración del proceso y su correcta ordenación por fases.

---

[1] COM (2003)0542.

[2] El cálculo de Elvik&Asmussen 2000 refleja que el total cumplimiento de los límites de velocidad reduciría el número de víctimas en un 40 % en Suecia. Según Nilsson (2001), las estadísticas japonesas y danesas indican que el riesgo de muerte disminuye de un 75-80 % - en Europa la proporción de víctimas por no llevar el cinturón de seguridad es de 15-60 %. La cifra de víctimas en los casos en que el conductor ha consumido alcohol varían entre 5-20 %; la reducción del riesgo en este ámbito superaría el 90 %. Naturalmente, no se pueden sumar estas cifras siempre que la misma persona conduzca a gran velocidad, beba y no lleve puesto el cinturón de seguridad, es decir, 40 % + (12…48 %) + (5…20), pero podría afirmarse con seguridad que la repercusión en la UE15 superaría el 60 %. Además, si se cediera el paso y se cumpliera lo que indican las señales de tráfico, se mantuviera una velocidad que permitiera detener el vehículo en el área que se ve en ese momento, etc., no cabe duda de que la repercusión pasaría del 90 %.

[3] (2004/345/CE).

Es también un hecho que si el parque automovilístico fuera más joven sería, a su vez, muchísimo más seguro. Por consiguiente, es de lamentar que una reciente Comunicación de la Comisión no haya dado lugar a la propuesta sustitución de los impuestos de matriculación por los impuestos anuales de circulación. Esta modificación de los impuestos mejoraría el funcionamiento del mercado interior y potenciaría la introducción de vehículos más nuevos y seguros.

El coste de las tecnologías que aumentan la seguridad varía de cifras insignificantes a otras bastante elevadas, como varía también la disponibilidad y la aceptación por parte del público. La Comisión debería estudiar la repercusión socioeconómica en función del coste de estas tecnologías, y clasificarlas por niveles. A continuación deberían adoptarse medidas, de acuerdo con las partes interesadas, por ejemplo, en el marco del Foro *eSafety*, para identificar la mejor manera de llevarlas a la práctica, bien mediante el sistema de homologación de tipo o por otros medios como el compromiso voluntario y los incentivos tributarios. El resultado debería ser una hoja de ruta para la aplicación en el futuro previsible.

Infraestructura

La infraestructura vial no ha crecido en absoluto al mismo ritmo que el tráfico. La red viaria debería mejorarse de manera que se adapte a los niveles de tráfico actuales. El ponente opina que las mejoras de la seguridad en la red viaria disponen de unos recursos demasiado escasos tanto a escala nacional como europea cuando se comparten los fondos públicos entre distintos modos de transporte.

Incluso la infraestructura más moderna debe construirse de acuerdo con las limitaciones del conductor. Los errores de los conductores pueden evitarse, y sus consecuencias mitigarse, a través de la inclusión sistemática de cuestiones relativas a la seguridad vial en cualquier fase del diseño, la construcción y el funcionamiento de la red viaria. Las necesarias evaluaciones del impacto de la seguridad, las auditorías y las inspecciones son muy rentables en relación con el coste. Por consiguiente, como ya sucede con las cuestiones medioambientales, los asuntos relacionados con la seguridad deberían convertirse en una condición previa a la construcción y el funcionamiento de la red viaria. Una directiva marco europea sobre la gestión de infraestructuras viarias seguras que fuera aplicable a la red transeuropea (RTE) de carreteras contribuiría al nacimiento de una cultura de la ingeniería de la seguridad vial, sin que afectara a la subsidiariedad. El ponente respalda tal directiva, puesto que es un eslabón crucial para cubrir todos los ámbitos de la seguridad vial y en estos momentos no existe.

***c. El futuro***

Los logros conseguidos son muchos, pero, desde luego, no basta con establecer objetivos. Ha llegado el momento de que la Comisión aplique plenamente el Programa de acción de seguridad vial. A continuación deben establecerse y abordarse con energía nuevas prioridades, a ser posible de una manera estructurada y sistemática, como ha sugerido el ponente. En las cuestiones siguientes caben aún numerosas mejoras:

- los jóvenes usuarios de las redes viarias y su educación,
- la introducción de sistemas de seguridad inteligentes y asequibles,
- los conductores de motocicletas y otros usuarios vulnerables,
- las cuestiones concretas que afectan a los Estados miembros con peores resultados.

Aunque el economista John Maynard Keynes afirmó en una ocasión que, «*a largo plazo, todos habremos muerto*», nuestro deber es hacer la red viaria más segura con medidas a corto y a largo plazo. La seguridad de nuestros hijos y nietos depende de las acciones que emprendamos hoy. Por tanto, hay una cosa que está clara: no debemos intentar ganar puntos fáciles evitando adoptar medidas necesarias pero impopulares. ¡Nadie muere en accidente de tráfico por una causa noble!

## PROCEDIMIENTO

| | |
|---|---|
| **Título** | Programa de acción europeo de seguridad vial: Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida |
| **Número de procedimiento** | 2004/2162(INI) |
| **Fundamento reglamentario** | art. 45 |
| **Comisión competente para el fondo**<br>Fecha del anuncio de la autorización en el Pleno | TRAN<br>28.10.2004 |
| **Comisión(es) competentes(s) para emitir opinión**<br>Fecha del anuncio en el Pleno | ITRE ENVI<br>28.10.2004 28.10.2004 |
| **Opinión(es) no emitida(s)**<br>Fecha de la decisión | ITRE ENVI<br>24.11.2004 30.11.2004 |
| **Cooperación reforzada**<br>Fecha del anuncio en el Pleno | |
| **Propuesta(s) de resolución incluida(s) en el informe** | |
| **Ponente(s)**<br>Fecha de designación | Ari Vatanen<br>1.9.2004 |
| **Ponente(s) sustituido(s)** | |
| **Examen en comisión** | 16.3.2005 25.4.2005 |
| **Fecha de aprobación** | 15.6.2005 |
| **Resultado de la votación final** | a favor: 30<br>en contra: 5<br>abstenciones: 5 |
| **Miembros presentes en la votación final** | Inés Ayala Sender, Philip Bradbourn, António Costa, Michael Cramer, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Michael Henry Nattrass, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas y Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool |
| **Suplentes presentes en la votación final** | Alessandro Battilocchio, Zsolt László Becsey, Den Dover, Jelko Kacin, Sepp Kusstatscher, Jan Olbrycht, Hannu Takkula y Ari Vatanen |
| **Suplentes (art. 178, apdo. 2) presentes en la votación final** | |
| **Fecha de presentación – A6** | 1.7.2005 A6-0225/2005 |