



---

TEXTOS APROBADOS

---

**P8\_TA(2017)0423**

**Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE**

**Resolución del Parlamento Europeo, de 14 de noviembre de 2017, sobre «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 que acompaña a dicho informe (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 destinados<sup>1</sup>,
- 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/CE<sup>2</sup>,
- 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/CE<sup>3</sup>,
- 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 vial<sup>4</sup>,
- Vista la Directiva (EU) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril

---

<sup>1</sup> DO L 200 de 31.7.2009, p. 1.

<sup>2</sup> DO L 35 de 4.2.2009, p. 1.

<sup>3</sup> DO L 127 de 29.4.2014, p. 134.

<sup>4</sup> DO L 68 de 13.3.2015, p. 9.

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 internacional<sup>1</sup>,

- Visto el Reglamento (UE) 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall basado en el servicio 112 integrado en los vehículos y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE<sup>2</sup>,
- 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 sostenible<sup>3</sup>,
- Vista su Resolución, de 18 de mayo de 2017, sobre el transporte por carretera en la Unión Europea<sup>4</sup>,
- Vista su Resolución, de 3 de julio de 2013, sobre la seguridad vial 2011-2020 – Primera etapa en una estrategia sobre accidentes<sup>5</sup>,
- Vista su Resolución, de 27 de septiembre de 2011, sobre la seguridad vial en Europa 2011-2020<sup>6</sup>,
- 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 sostenible<sup>7</sup>,
- 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» (Beneficios y 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 vulnerables de la vía pública), elaborado

---

<sup>1</sup> DO L 115 de 6.5.2015, p. 1.

<sup>2</sup> DO L 123 de 19.5.2015, p. 77.

<sup>3</sup> DO C 316 de 22.9.2017, p. 155..

<sup>4</sup> Textos Aprobados, P8\_TA(2017)0228.

<sup>5</sup> DO C 75 de 26.2.2016, p. 49.

<sup>6</sup> DO C 56E de 26.2.2013, p. 54.

<sup>7</sup> DO C 168E de 14.6.2013, p. 72.

por Transport Research Laboratory (TRL) y publicado el 26 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 (SWD(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,
  - Visto el paquete Europa en Movimiento, publicado por la Comisión el 31 de mayo de 2017, que incluye un conjunto de ocho iniciativas legislativas con una especial atención en el transporte por carretera,
  - 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 (A8-0330/2017),
- 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 más medidas —y más eficaces—, en concertación con los Estados miembros, si se quiere lograr el objetivo «visión cero» de «cero víctimas»;
- B. Considerando que la seguridad vial depende de tres factores: el vehículo, la infraestructura y el comportamiento del conductor, por lo que es necesario adoptar medidas en los tres ámbitos para aumentar la seguridad vial, y que deberían adoptarse medidas eficaces en el ámbito de la seguridad activa y pasiva de los vehículos;
- C. Considerando que la edad media de los turismos, los vehículos ligeros y los vehículos pesados en la Unión aumenta de forma constante y actualmente supera los diez años, y que la edad del vehículo guarda una relación directa con las consecuencias y las lesiones causadas por un accidente de tráfico;
- D. Considerando que los sistemas de asistencia al conductor aumentan la seguridad de los vehículos y, asimismo, facilitan la participación activa y segura de las personas con movilidad reducida y las personas de más edad en el tráfico por carretera;
- E. Considerando que los sistemas de conducción inteligente reducen la congestión, advierten al conductor de los peligros existentes en su itinerario y contribuyen así a reducir el riesgo de accidentes;
- F. Considerando que progresa rápidamente la evolución hacia vehículos de conducción autónoma y que la seguridad vial en general es un problema acuciante, de modo que la Comisión debe presentar una propuesta de revisión del Reglamento sobre seguridad general a más tardar en el primer trimestre de 2018, y que, en todo caso, cualquier retraso adicional sería inaceptable;
- G. Considerando que, ya que el 38 % de todas las muertes se registran en zonas urbanas y que frecuentemente se ven implicados usuarios vulnerables de la vía pública, los

Estados miembros deberían tener en consideración a dichos usuarios en la planificación del tráfico urbano, mejorando el trato que se les da en lo que se refiere a medios de transporte como los vehículos y los autobuses; considerando asimismo que la Comisión debe presentar la revisión del Reglamento sobre la protección de los peatones;

- H. Considerando que existe un claro vínculo entre la seguridad vial y las condiciones laborales de los usuarios profesionales de la carretera;

### *Solicitudes de carácter general*

1. Destaca que los Estados miembros deberían llevar a cabo controles eficaces y periódicos de los conductores en carretera, dado que las principales causas de los accidentes han sido en el pasado y siguen siendo unos niveles de velocidad inapropiados y una velocidad excesiva para las condiciones de conducción de que se trate, las distracciones al volante, la conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas y el exceso de cansancio, por lo que:
  - a) solicita a la Comisión que fije un porcentaje para el número de vehículos de las clases M1 y N1 que deban controlarse;
  - b) solicita a la Comisión que introduzca controles reforzados de la correcta aplicación de los períodos obligatorios de trabajo y descanso de los conductores que son usuarios profesionales de la carretera;
  - c) solicita a los Estados miembros que intensifiquen los intercambios de mejores prácticas —especialmente en lo que respecta a las estrategias de aplicación inteligentes— y prevean sanciones que actúen como elemento disuasorio para los infractores;
2. Observa que cerca del 25 % del total anual de víctimas mortales de tráfico en la Unión está causado por el consumo de alcohol, por lo que invita a la Comisión a que evalúe el posible valor añadido de la armonización a escala de la Unión de la concentración de alcohol en la sangre en el 0,0 % para los conductores noveles durante los primeros dos años y para los conductores profesionales, y acoge favorablemente la política de algunos Estados miembros de tolerancia cero respecto de la conducción bajo los efectos del alcohol;
3. Insta a la Comisión, teniendo en cuenta la declaración de La Valeta sobre la mejora de la seguridad vial publicada por la Presidencia maltesa el 29 de marzo de 2017, a que incluya nuevos objetivos para reducir a la mitad el número de heridos graves en las carreteras de la Unión en su nueva estrategia de seguridad vial para la década 2020-2030;
4. Pide a los Estados miembros que realicen mejoras sustanciales en sus infraestructuras viales mediante un mantenimiento regular y eficaz, incluido el de las señales de tráfico y los sistemas de señalización, y las mejoras adecuadas para hacer frente al volumen de tráfico, así como que introduzcan medidas innovadoras que ofrezcan plena funcionalidad y mejoren la interoperabilidad de los sistemas de asistencia al conductor, dando lugar a la denominada infraestructura inteligente; pide a la Comisión que establezca un mecanismo para garantizar que la infraestructura vial europea sigue estando en condiciones adecuadas;

5. Observa que las alteraciones de las infraestructuras (como determinados tipos de barreras de seguridad o de reductores de velocidad) pueden en ocasiones provocar accidentes o agravarlos, en particular por lo que respecta a los vehículos motorizados de dos ruedas; pide, por tanto, a la Comisión que proponga medidas de normalización que permitan remediar los inconvenientes;
6. Observa que numerosos conductores no son conscientes de la necesidad de un corredor para el acceso de vehículos de emergencia en las autopistas ni del modo en que este debe formarse, por lo que pide a la Comisión que establezca normas uniformes para la creación de dichos corredores y lance una campaña europea de sensibilización;
7. Constata que, por lo que se refiere a los peatones y los ciclistas, prácticamente la mitad de las víctimas mortales en accidentes de tráfico son personas de más de 65 años, y que los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte entre los jóvenes, por lo que pide a los Estados miembros que posibiliten que las personas de más edad y los conductores jóvenes puedan utilizar las carreteras de forma segura desarrollando programas que reciban una publicidad adecuada y eviten los riesgos de accidentes tráfico relacionados con la edad;
8. Constata que, en el 51 % de los casos, las víctimas de los accidentes mortales en zonas urbanas son peatones y ciclistas, por lo que anima a las ciudades a incluir metas en sus planes de movilidad para reducir el número de accidentes de tráfico; pide asimismo a los Estados miembros que tengan más en cuenta a los usuarios más vulnerables de la vía pública abordando los puntos críticos de accidentes y construyendo y manteniendo más infraestructuras seguras para bicicletas y peatones, o ampliando y modernizando las infraestructuras existentes al tiempo que se mejora su señalización; pide a la Comisión que emprenda más medidas a escala de la Unión, además de la disponibilidad de los actuales sistemas de financiación, para ofrecer mejoras generalizadas de la infraestructura para bicicletas y que exija nuevas tecnologías de seguridad activa y pasiva de los vehículos que protejan en especial a los usuarios vulnerables de la vía pública;
9. Observa que el desconocimiento o la inobservancia del código de circulación por parte de algunos ciclistas dan lugar a situaciones que ponen en peligro la seguridad del propio ciclista y de los demás usuarios de la vía pública; pide a la Comisión que reflexione sobre una propuesta para un uso más seguro de la bicicleta, de forma que se articule de un modo armónico con los demás medios de desplazamiento urbano;
10. Insta a los operadores de sistemas de transporte inteligentes (STI) y de transporte público a que continúen desarrollando tecnologías para vehículos que animen a los conductores a cambiar a modos de transporte más seguros al entrar en las zonas urbanas;
11. Constata que los nuevos medios de transporte, como las bicicletas eléctricas y otros dispositivos de movilidad eléctricos, son cada vez más populares, por lo que pide a la Comisión que examine sin demora los requisitos relativos a la seguridad de estos vehículos y presente propuestas para su integración segura en el transporte por carretera, teniendo en cuenta al mismo tiempo el principio de subsidiariedad;
12. Señala que el desarrollo y la aplicación de sistemas de seguridad deberían garantizar la seguridad vial, y que ello requiere cierto período de adaptación; pide a la Comisión, por

consiguiente, que deje pasar el tiempo necesario para el desarrollo de dichos sistemas antes de aplicar la legislación técnica específica;

13. Recuerda que los fraudes de odómetros siguen siendo un problema sin atajar, especialmente en el mercado de los vehículos de segunda mano, tal y como estableció la Comisión en su estudio sobre el funcionamiento del mercado de vehículos de segunda mano desde una perspectiva de los consumidores; insta a la Comisión y a los Estados miembros a que aborden el problema de la manipulación o alteración de los odómetros con medidas y legislación eficaces;
14. Observa que, cuantos más vehículos se encuentren en la carretera, mayor será la probabilidad de accidentes, por lo que pide a los Estados miembros y a la Comisión que promuevan la movilidad colectiva y compartida, especialmente en las zonas urbanas, con el fin de reducir la flota de vehículos en circulación, así como medidas para aumentar la proporción de bicicletas y de vehículos con conductores profesionales;
15. Señala que el equipamiento que debe llevar obligatoriamente un vehículo difiere entre unos Estados miembros y otros, por lo que pide a la Comisión que elabore una lista obligatoria para toda la Unión de objetos que deberían incluirse en los requisitos que deben llevar los vehículos;
16. Afirma que la Unión y sus centros de investigación deben desempeñar un papel destacado en el desarrollo de vehículos autónomos, puesto que dichos vehículos 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;

#### ***Sistemas de asistencia al conductor para aumentar la seguridad vial***

17. Destaca que aproximadamente el 92 % de todos los accidentes se deben a errores humanos o a la interacción entre errores humanos y vehículos o infraestructuras, por lo que debería ser obligatorio incorporar únicamente aquellos sistemas de asistencia al conductor 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; considera, además, que el aumento del precio de compra resultante no debe ser tan desproporcionado que los posibles clientes de este tipo de vehículos no puedan permitirse comprarlos, y que los sistemas de asistencia al conductor, que son de importancia para la seguridad vial, deben ser objeto de un control periódico;
18. Pide a la Comisión que pruebe los dispositivos de seguridad antes citados al llevar a cabo la vigilancia de mercado de los vehículos;
19. Considera que únicamente se podrán recoger los frutos de unas normas y unos equipos de seguridad mejorados 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;

20. 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;
21. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que mejoren el nivel de seguridad de los vehículos actualmente en uso y que apoyen las soluciones e innovaciones capaces de incrementar la seguridad de los vehículos actualmente en circulación, incentivando y promoviendo la retroadaptación de los vehículos con sistemas rentables de seguridad vial que permitan al conductor reaccionar mejor ante situaciones de peligro;
22. Pide a los fabricantes y operadores 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;
  - 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; y
  - d) desarrollen una política de precios que anime a los consumidores a elegir vehículos equipados con sistemas de seguridad y sistemas de asistencia al conductor;
23. Destaca que las señales de alerta evidentes deben distinguirse lo suficiente para que sea perceptible de forma intuitiva a qué sistema de asistencia corresponden, y que la percepción de dichas señales debe ser fácil para las personas de más edad, las personas con discapacidad, incluidas la discapacidad visual o el deterioro de la capacidad auditiva, y las personas con movilidad reducida; insta, por tanto, a las partes interesadas a que adopten las normas uniformes oportunas con la posibilidad de soluciones específicas por operadores;
24. Celebra que la casi totalidad de los automóviles sometidos al programa europeo de evaluación de automóviles nuevos (Euro NCAP) para los consumidores reciba cinco estrellas, y que la mayor parte de los fabricantes de automóviles haya 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 dar lugar a una falta de claridad para los consumidores y, por ende, generar un grado de confianza en un vehículo que no se corresponda con las prestaciones reales del modelo adquirido; recuerda, por consiguiente, la importancia de un estándar subyacente sólido de requisitos de seguridad obligatorios que garantice que el parque automovilístico utilizado y vendido en la Unión cuente con todos los equipos de seguridad necesarios;

25. Considera que el Euro NCAP siempre debe reflejar la seguridad real de un modelo específico de automóvil, y lo anima a que, a la hora de evaluar la seguridad de nuevos vehículos, sea más ambicioso que los requisitos mínimos legales obligatorios, y tenga en cuenta los requisitos mínimos legales actualizados, con el objeto de impulsar todavía más el desarrollo de vehículos que aseguren unas normas de seguridad vial elevadas y de manera que Europa siga siendo ambiciosa y actúe como líder mundial en materia de seguridad de los automóviles;
26. Pide a la Comisión que coordine la adopción de normas con la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU), con el fin de garantizar la coherencia internacional al tiempo que se limitan al mínimo las exenciones a la obligación de instalar sistemas de asistencia al conductor con objeto de mejorar la seguridad vial en todos los ámbitos; observa asimismo que los productores deben desarrollar materiales de información accesibles que ayuden a los conductores a entender mejor los diferentes sistemas de asistencia y comprender su funcionamiento;
27. Pide un enfoque europeo armonizado, que tenga en cuenta toda la legislación internacional y nacional existente y que garantice su complementariedad;
28. 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;
29. Subraya que la instrucción de los conductores debe incluir formación periódica y adicional en el uso de los mecanismos obligatorios de asistencia al conductor, prestando especial atención a las personas de más edad y a las personas con movilidad reducida; insta a las autoescuelas, por una parte, a integrar las cuestiones relacionadas con la utilización de estos sistemas en la formación de sus alumnos y, por otra, a supeditar la adquisición de un permiso de conducción a haber recibido formación profesional práctica en carretera;
30. Observa que los incentivos financieros basados, por ejemplo, en impuestos o seguros, como la instalación en vehículos nuevos y usados de sistemas adicionales de asistencia al conductor relacionados con la seguridad o su inclusión en la formación de los conductores, pueden facilitar la comercialización de vehículos con características de seguridad avanzadas, e invita a los Estados miembros a que estudien la creación de dichos mecanismos;
31. Pide a la Comisión que exija a los operadores del mercado que faciliten el uso de normas e interfaces abiertas que continúen mejorando la interoperabilidad, de forma que puedan realizarse pruebas independientes por parte de cualquier profesional cualificado accediendo a los datos pertinentes del vehículo y del sistema, incluidas sus actualizaciones, respetando al mismo tiempo los datos sujetos a derechos de propiedad industrial y la propiedad intelectual;
32. Destaca que debería garantizarse un nivel elevado de protección y conservación de datos, en consonancia con el Reglamento (UE) 2016/679 (Reglamento general de protección de datos) y con el derecho a la protección de la vida privada y de los datos personales, como debiera garantizarse 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; recomienda que



se estudie el principio de propiedad de los datos;

33. Subraya la importancia de que se utilice la información fiable sobre posición y tiempo procedente de los sistemas de posicionamiento por satélite y de que se aplique el sistema EGNOS/GNSS a la seguridad activa en carretera; pide que se redoblen los esfuerzos para alcanzar una precisión de menos de un metro en seguridad activa en carretera con el sistema EGNOS/GNSS, con el fin de sustituir la capacidad del sistema para reducir la velocidad del vehículo por la capacidad del sistema para intervenir automáticamente y desviar la trayectoria del vehículo; pide la promoción de la seguridad en carretera mejorada mediante la integración de datos EGNOS/GNSS con sistemas de control de a bordo;

### ***Medidas de seguridad para la prevención de accidentes***

34. Celebra que —desde noviembre de 2015— el frenado de emergencia sea obligatorio para todos los nuevos camiones y autobuses en la Unión, pero pide a la Comisión que disponga la instalación obligatoria de sistemas automáticos de asistencia al frenado de emergencia que permitan la detección de peatones, ciclistas, vehículos ligeros a motor de dos ruedas y motociclistas, en los coches, los vehículos industriales ligeros, los autobuses, los autocares y, en especial, los vehículos pesados de transporte de mercancías, ya 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 frenado del vehículo;
35. Pide un diseño delantero más seguro de los vehículos pesados en lo que respecta a una mejor visión de peatones y ciclistas, así como barreras para evitar colisiones y mitigar las consecuencias de las mismas;
36. Pide la instalación obligatoria de sistemas inteligentes desactivables de gestión de la velocidad que indiquen el límite de velocidad, las señales de parada y los semáforos e intervengan para ayudar a los conductores a mantener el límite de velocidad; insta a los Estados miembros a que garanticen el perfecto estado de las señales de tráfico, así como la legibilidad de la señalización horizontal; insiste en que, para el correcto funcionamiento de los sistemas de asistencia inteligentes, es necesario haber actualizado los mapas de carretera en línea con las indicaciones actuales de límites de velocidad;
37. 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 claros en los vehículos, y espera que se introduzca con carácter obligatorio la utilización de un indicador del frenado de emergencia en forma de luz intermitente de frenado o luces intermitentes de emergencia;
38. Destaca que, teniendo en cuenta su relevancia para la seguridad vial, es oportuno introducir la obligatoriedad de una asistencia desactivable para la permanencia en el carril que no solo emita señales de alerta, sino que intervenga activamente en la conducción del vehículo, sin que ello impida la acción directa del conductor; observa que, para poder utilizar este sistema de advertencia, es necesario que la señalización horizontal se mantenga en condiciones que permitan un claro reconocimiento;
39. Destaca que la ampliación de la visión directa del conductor en vehículos pesados, autobuses y autocares y la reducción o eliminación de los ángulos muertos son

esenciales para mejorar la seguridad vial de estos vehículos; pide a la Comisión, por tanto, que exija la elaboración de normas ambiciosas y diferenciadas sobre visión directa y que disponga el uso obligatorio de cámaras frontales, laterales y traseras, sensores 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;

40. Hace hincapié en la necesidad de prever condiciones previas para la instalación de dispositivos antiarranque de vehículos en caso de alcoholemia excesiva y sistemas de detección de las distracciones y la somnolencia del conductor, e insta al uso de tales dispositivos antiarranque para los conductores profesionales y los conductores que hayan provocado un accidente de tráfico en estado de ebriedad y tengan, por tanto, una condena por un delito de conducción bajo los efectos del alcohol, en cuanto medida de rehabilitación;
41. Observa que el 15 % de los accidentes mortales en carretera implican a camiones, y que aproximadamente mil usuarios vulnerables de la vía pública son víctimas mortales de siniestros relacionados con camiones cada año; pide, por tanto, a la Comisión que acelere la introducción obligatoria de normas ambiciosas y diferenciadas sobre visión directa, asistencia inteligente a la velocidad y sistemas de frenado de emergencia automatizado con detección de ciclistas y peatones para los camiones;

#### ***Medidas de seguridad dirigidas a reducir los efectos de los accidentes***

42. Señala que la presión de los neumáticos desempeña un importante papel en la seguridad vial, el consumo de combustible y las emisiones, por lo que insta a la Comisión a que prevea la instalación obligatoria de sistemas de control de la presión de los neumáticos; pide asimismo a la Comisión que trasponga al Derecho de la Unión las enmiendas relativas a los sistema de control de la presión de los neumáticos encaminadas a reproducir en condiciones reales las condiciones acordadas en la CEPE/ONU;
43. Considera necesaria la instalación obligatoria de un sistema inteligente de alerta para los cinturones de seguridad de todos los asientos delanteros para todos los vehículos y de los asientos traseros para los vehículos M1 y N1;
44. Considera importante la instalación obligatoria de sistemas de ajuste automatizados de cinturones de seguridad al objeto de evitar lesiones en el cuello;
45. Pide a la Comisión que amplíe la instalación obligatoria del dispositivo eCall en motocicletas, vehículos pesados, autobuses y autocares a partir de 2019 y que lo ponga a disposición también para la retroadaptación, a fin de maximizar la cobertura de vehículos rodantes;
46. Reclama la elaboración de estadísticas rigurosas y bien fundadas sobre los accidentes en la Unión en su conjunto que incluyan estadísticas sobre las causas de los accidentes, datos sobre la exposición y listados de las lesiones y las víctimas de accidentes, al tiempo que señala que un registro de datos podría tener una gran utilidad a tal efecto, siempre que se garantice la anonimidad de los datos y que estos se evalúen únicamente con fines de investigación de los accidentes;
47. Pide una recopilación a nivel de toda la Unión de datos de muertes y lesiones de

ocupantes de vehículos que no estén causadas por colisiones; constata que no hay datos disponibles sobre las víctimas de golpes de calor en vehículos;

48. Pide mejores normas de seguridad para autobuses y autocares con distintos tipos de propulsión, incluidos los autobuses con propulsión de GNC, a fin de maximizar la protección de la seguridad de los viajeros;
49. Observa que el nuevo diseño de la protección delantera contra el empotramiento de los camiones podría reducir en un 20 % el número de víctimas mortales en las colisiones frontales entre automóviles y camiones; pide a la Comisión que exija protecciones delanteras contra el empotramiento con mejor absorción de energía para todos los camiones nuevos;
50. Reclama la introducción de ensayos de choque frontal, lateral y trasero obligatorios para:
  - a) vehículos todo terreno con posición de asiento elevada y un peso máximo superior a 2 500 kg, y
  - b) vehículos eléctricos y vehículos con otras tecnologías de propulsión nuevas;
51. Pide a la Comisión que actualice asimismo los requisitos de pruebas para los sistemas de seguridad pasiva de los vehículos de motor, a fin de que incluyan la protección contra impactos frontales y traseros de todos los usuarios vulnerables de la vía pública, incluidos no solo los peatones sino también los ciclistas;
52. Pide a la Comisión que se asegure de que el mercado cuenta con tiempo suficiente y un plazo realista para adaptarse a estas medidas;
53. Hace hincapié en que la Directiva (UE) 2015/719 sobre las dimensiones máximas autorizadas y los pesos máximos autorizados de los vehículos pesados tiene un gran potencial para mejorar la seguridad de los camiones; pide a la Comisión que acelere los trabajos relativos a esta Directiva y presente su evaluación sin demora;

o

o o

54. 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.