



2021/2014(INI)

23.3.2021

PROYECTO DE INFORME

sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero»
(2021/2014(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Elena Kountoura

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	10
ANEXO: LISTA DE LAS ORGANIZACIONES O PERSONAS QUE HAN COLABORADO CON LA PONENTE	15

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero»
(2021/2014(INI))

El Parlamento Europeo,

- Visto el documento de trabajo de los servicios de la Comisión de 19 de junio de 2019 titulado «Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Próximos pasos hacia la «Visión Cero»» (SWD(2019)0283),
- Vista la Comunicación de la Comisión de 9 de diciembre de 2020 titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» (COM(2020)0789),
- 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 (Directiva sobre la aplicación transfronteriza)¹,
- Vista la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (Directiva sobre el permiso de conducción)²,
- Visto el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública (Reglamento sobre la seguridad general)³,
- Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) de 2 de marzo de 2021 sobre el Informe de aplicación de los aspectos de seguridad vial del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos (2019/2205(INI)),
- Vistas las Conclusiones del Consejo, de 8 de junio de 2017, sobre «la seguridad vial en refrendo de la Declaración de La Valeta de marzo de 2017»,
- Vista la Declaración de Estocolmo de 19-20 de febrero de 2020 formulada durante la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial,
- Visto el artículo 54 de su Reglamento interno,
- Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0000/2021),

¹ DO L 68 de 13.3.2015, p. 9.

² DO L 403 de 30.12.2006, p. 18.

³ DO L 325 de 16.12.2019, p. 1.

- A. Considerando que cada año siguen perdiendo la vida en las carreteras de la UE unas 22 700 personas, y que unas 120 000 resultan gravemente heridas; que en los últimos años se han estancado los avances en la reducción de las tasas de mortalidad en la Unión y que, por ello, no se ha alcanzado el objetivo de reducir a la mitad el número de fallecimientos en las carreteras entre 2010 y 2020; que las cifras anteriores representan un precio humano y social inaceptable para los ciudadanos de la UE;
- B. Considerando que la UE se enfrenta a nuevas tendencias y retos en el ámbito de la automatización que podrían ejercer un enorme impacto en la seguridad vial; que es necesario abordar el creciente fenómeno de la distracción causada por dispositivos móviles; que, en un futuro próximo, la presencia tanto de vehículos con una amplia gama de funciones automatizadas/conectadas como de vehículos tradicionales en un tráfico mixto entrañará un nuevo riesgo, especialmente para usuarios vulnerables de la vía pública como motoristas, ciclistas y peatones;
- C. Considerando que aumenta la proporción de muertes en accidente de tráfico de los usuarios vulnerables de la vía pública, ya que los usuarios de automóviles han sido los principales beneficiarios de la mejora de la seguridad de los vehículos y de otras medidas de seguridad vial; que debe abordarse con urgencia la seguridad de los ciclistas y los peatones;
- D. Considerando que, entre los peatones, las muertes en carretera afectan casi al doble de mujeres que de hombres; que las desigualdades sociales y de género también se dan en el ámbito de la movilidad y de la seguridad vial;
- E. Considerando que la consecución de los nuevos objetivos de seguridad vial de la UE requiere medidas de aplicación ampliadas y específicas a escala nacional, así como una cooperación eficaz en la aplicación transfronteriza de las sanciones;
- F. Considerando que el 40 % de todas las muertes en carretera en la UE están relacionadas con la actividad laboral; que la fatiga de los conductores es habitual en las carreteras de la Unión;
- G. Considerando que la ejecución de los planes nacionales de seguridad vial y del nuevo marco de la política de seguridad vial de la UE requiere recursos financieros suficientes tanto de los Estados miembros como del presupuesto de la Unión;

Marco de la política de la UE en materia de seguridad vial 2021-2030 -- Próximos pasos hacia la «Visión Cero»

1. Acoge con satisfacción que la UE haya reafirmado, en el marco de la política de seguridad vial de la UE para 2021-2030, su visión a largo plazo de acercarse a la cifra de cero fallecimientos de aquí a 2050, conocida como «Visión Cero», y su objetivo a medio plazo de reducir las muertes y las lesiones graves en un 50 % de aquí a 2030; destaca que estos objetivos y metas de la UE en materia de seguridad vial se deben respaldar mediante un enfoque coordinado, bien planificado, sistemático y adecuadamente financiado de la seguridad vial a escala comunitaria, nacional y local;
2. Acoge con satisfacción a este respecto la adopción del enfoque del sistema seguro a escala de la UE, basado en un marco de rendimiento y objetivos con plazos concretos para la reducción de víctimas mortales y heridos graves; acoge asimismo

favorablemente el establecimiento de indicadores clave de rendimiento (ICR) en cooperación con los Estados miembros con el fin de propiciar un análisis más específico y orientado de los resultados de los Estados miembros, y de identificar deficiencias; invita a la Comisión a establecer objetivos respecto a los resultados para 2023; subraya la importancia de la cooperación en curso entre la UE y los Estados miembros en este sentido, e insta a todos ellos a comprometerse plenamente con este ejercicio y a acordar una metodología armonizada para los ICR que permita la comparación entre los Estados miembros;

3. Pide a todos los Estados miembros que asignen una parte adecuada de su presupuesto nacional que, combinada con los fondos de la UE, haga posible la ejecución de sus programas nacionales de seguridad vial y el nuevo marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030;

Infraestructuras seguras

4. Pide a los Estados miembros y a la Comisión que prioricen las inversiones con el mayor beneficio en lo que atañe a la seguridad vial, incluidas las inversiones en el mantenimiento de las infraestructuras existentes y la construcción de otras nuevas; acoge con satisfacción, en este sentido, la puesta en marcha de la iniciativa de la Plataforma para un Transporte Más Seguro, e insta a todas las partes interesadas a considerar su uso;
5. Destaca que una evaluación proactiva de la red vial de la UE constituirá una herramienta útil para valorar la seguridad integrada de las carreteras y orientar la inversión; acoge con satisfacción, en este sentido, la catalogación de riesgos y la clasificación de seguridad de las autopistas y las carreteras principales introducidas en las normas de seguridad de infraestructuras de la UE recientemente revisadas⁴, e insta a los Estados miembros a designar tantas carreteras principales en su territorio como sea posible para aumentar el potencial de seguridad vial de la nueva Directiva; invita a la Comisión y a los Estados miembros a acordar lo antes posible una metodología para llevar a cabo evaluaciones sistemáticas de las carreteras en el conjunto de la red, según lo dispuesto en la revisión de la ley mencionada; invita a la Comisión y a los Estados miembros a agilizar los trabajos relativos a las especificaciones a escala de la UE respecto a la señalización y el marcado de las carreteras, al objeto de preparar las vías para un mayor nivel de automatización de los vehículos;
6. Aboga por que se adopten medidas para reforzar aún más la seguridad vial en los nodos urbanos y mejorar la seguridad operativa a lo largo del ciclo de vida de las infraestructuras críticas en la próxima revisión del Reglamento RTE-T; pide a la Comisión que establezca en la misma las bases para la adopción de futuras decisiones de inversión relativas a la seguridad vial;

Vehículos seguros

7. Acoge con satisfacción la reciente revisión del Reglamento sobre la seguridad general, que hará obligatorias en la UE nuevas funciones de seguridad avanzadas en vehículos

⁴ Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, DO L 305 de 26.11.2019, p. 1.

como el asistente de velocidad inteligente y los sistema de emergencia de mantenimiento del carril a partir de 2022, con el potencial para salvar unas 7 300 vidas y evitar 38 900 lesiones graves de aquí a 2030; pide a la Comisión que adopte una legislación secundaria ambiciosa y oportuna, que evalúe la evolución futura y revise el Reglamento cuando proceda para mantenerse al día respecto a los avances técnicos;

8. Insta a la Comisión, de conformidad con el informe de aplicación de la TRAN de los aspectos de seguridad vial del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos, a tener debidamente en cuenta el progreso técnico en las funciones de seguridad de los vehículos previstas en el nuevo Reglamento sobre la seguridad general, y a incluir los sistemas de seguridad avanzados en el ámbito de aplicación de la próxima revisión del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos para garantizar que se comprueben en las inspecciones técnicas periódicas;
9. Pide a la Comisión que proponga un nuevo marco regulador armonizado respecto a los vehículos automatizados con el fin de garantizar, mediante pruebas exhaustivas, incluidas las que evalúan las condiciones de conducción reales, que los coches automatizados funcionen de manera absolutamente segura para sus conductores y otros usuarios de las vías, en particular en lo que respecta a su interacción con los vehículos convencionales y los usuarios vulnerables de la vía pública;
10. Observa que los nuevos dispositivos de movilidad personal también plantean varias inquietudes graves relacionadas no solo con la seguridad de los propios dispositivos, sino también con su uso seguro en el tráfico; lamenta que solo unos pocos Estados miembros hayan adoptado legislación al respecto, y que la falta de armonización en la UE pueda crear confusión y dificultar a los visitantes el cumplimiento de las normas locales; invita a la Comisión a considerar un marco de homologación de tipo para estos nuevos dispositivos de movilidad, y a publicar orientaciones dirigidas a los Estados miembros sobre las normas de tráfico para el uso de dichos dispositivos;

Uso seguro de las carreteras

11. Observa que, según un estudio de la Comisión, se estima que el alcohol está implicado en una proporción en torno al 25 % de todas las muertes en carretera, mientras que las drogas lo están en el 15 %⁵; señala que la recomendación de la UE sobre la tasa de alcohol en sangre permitida data de 2001; pide a la Comisión que incluya en sus recomendaciones un límite de tolerancia cero para la conducción bajo los efectos del alcohol, y que introduzca una recomendación de la UE de tolerancia cero con respecto a las drogas psicotrópicas ilegales y normas para la aplicación de la legislación sobre conducción bajo los efectos de las drogas en carretera; invita a la Comisión a incluir asimismo en las recomendaciones revisadas orientaciones sobre la instalación de dispositivos que impidan el arranque de los vehículos en caso de que se sobrepase el grado de alcoholemia autorizado, haciendo especial hincapié en los infractores reincidentes, los infractores de alto nivel sin antecedentes y todos los conductores profesionales;
12. Señala que el exceso de velocidad constituye un factor clave en aproximadamente el 30 % de los accidentes de tránsito mortales, y un factor agravante en la mayoría de los

⁵ Estudio de la Comisión, de 18 de febrero de 2014, sobre la prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol mediante el uso de dispositivo antiarranque de vehículos en caso de alcoholemia excesiva.

accidentes; pide a la Comisión que elabore una recomendación para aplicar límites de velocidad seguros con arreglo al enfoque del sistema seguro para todos los tipos de vía, como velocidades máximas de 30 km/h en zonas residenciales y áreas donde transite un elevado número de ciclistas y peatones, o donde pueda darse un incremento de los niveles de ciclistas y peatones, y que evalúe la viabilidad de limitar la velocidad máxima de todos los vehículos nuevos como una forma eficaz de reducir las víctimas en las carreteras, así como la contaminación atmosférica y las emisiones de dióxido de carbono;

13. Observa que, según estimaciones de la Comisión⁶, cada año se detectan 10 millones de infracciones de tráfico importantes en la UE relacionadas con el exceso de velocidad, no detenerse en los semáforos en rojo y la conducción bajo los efectos del alcohol cometidas por no residentes; reconoce los avances realizados en el establecimiento de un marco para la represión transfronteriza de las infracciones de tráfico desde 2015, pero lamenta que el marco existente sobre esta materia establecido en la Directiva sobre la aplicación transfronteriza no garantice adecuadamente la investigación encaminada a la aplicación de sanciones ni el reconocimiento de las resoluciones sobre estas; considera que una mejor aplicación transfronteriza de las normas de tráfico incrementaría el cumplimiento de las mismas y actuaría como elemento disuasorio, reduciendo así las conductas peligrosas y mejorando la seguridad vial; invita a la Comisión, a este respecto, a abordar las cuestiones antes mencionadas en la próxima revisión de la Directiva, y a evaluar el asunto del reconocimiento mutuo de las privaciones del derecho a conducir y de los puntos de penalización;
14. Recuerda que la Directiva sobre el permiso de conducción estableció un modelo armonizado de permiso de la UE e introdujo requisitos mínimos para la obtención del mismo; señala que la Directiva deberá mantenerse actualizada en lo que atañe a los nuevos avances en la tecnología de vehículos e infraestructuras y en la automatización de los vehículos; invita a la Comisión a considerar la introducción de un sistema gradual para la obtención del permiso de conducción que anime a los conductores principiantes a adquirir más experiencia, limitando al tiempo ciertas actividades de alto riesgo como la conducción de noche y con pasajeros; observa con preocupación que se han notificado casos de emisión irregular de permisos de conducción en varios Estados miembros, e insta a la Comisión a realizar un seguimiento de este asunto;
15. Señala que la pandemia de la COVID-19 ha dado lugar a la expansión del sector del reparto a domicilio y, en concreto, al uso de furgonetas, vehículos de dos ruedas motorizados y bicicletas; invita a la Comisión a considerar la introducción de un requisito para que los conductores de furgonetas reciban formación sobre conducción profesional, y la propuesta de un reglamento sobre las horas de trabajo y los períodos de descanso de dichos conductores; pide a la Comisión que evalúe la introducción de una recomendación sobre la seguridad del personal de reparto, incluidos los requisitos para que los empleadores y las empresas garanticen el suministro y el uso de equipos de seguridad y de vehículos seguros;
16. Pone de relieve la importancia de una asistencia rápida y eficaz tras los accidentes para reducir significativamente las consecuencias de las lesiones; pide a los Estados

⁶ Commission Inception Impact Assessment of 15 March 2019 on the revision of the Cross-Border Enforcement Directive (Evaluación inicial de impacto de la Comisión, de 15 de marzo de 2019, sobre la revisión de la Directiva sobre la aplicación transfronteriza).

miembros que, en este contexto, estrechen la colaboración entre sus autoridades de seguridad vial y el sector sanitario, obliguen a construir carriles de emergencia, y velen por su uso correcto para agilizar las operaciones de rescate; invita a la Comisión a considerar la obligatoriedad de la formación en primeros auxilios en la futura revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción;

17. Subraya que una aplicación deficiente de las normas de tráfico viario socava los esfuerzos por lograr la «Visión Cero»; alienta a los Estados miembros a que establezcan objetivos anuales en materia de aplicación y cumplimiento en sus planes de seguridad vial, y a que garanticen la financiación adecuada de dichos planes; subraya que solo unas actividades de aplicación coherentes, bien explicadas y adecuadamente difundidas pueden ejercer un efecto duradero en la conducta al volante;

Marco idóneo para el futuro

18. Pone de relieve que los factores externos y las tendencias sociales emergentes plantean retos sin precedentes para la seguridad vial en el marco de la estrategia de la UE hasta 2030 y en años posteriores; señala que la Unión debe allanar el camino para que los vehículos conectados y automatizados se implanten a su debido tiempo, y debe evaluar los posibles riesgos de combinar tales vehículos con otros tradicionales en un tráfico mixto y los usuarios vulnerables de la vía pública;
19. Señala que los datos desempeñarán un papel fundamental en la mejora de la seguridad vial; recuerda que los datos en el vehículo son extremadamente valiosos para la gestión del tráfico, las inspecciones técnicas y la investigación de accidentes; pide a la Comisión que establezca un marco para acceder a los datos en los vehículos más allá del mercado de reparación y de conformidad con el Reglamento general de protección de datos, exclusivamente a efectos de la investigación de accidentes y la inspección técnica de vehículos;
20. Invita a la Comisión, en vista de la próxima revisión del Paquete sobre movilidad urbana, a promover sinergias entre las medidas de seguridad y de sostenibilidad en las zonas urbanas; aboga, en este sentido, por la reasignación de prioridades respecto a las infraestructuras de transporte en áreas densamente urbanizadas, apostando por el transporte público y los modos de transporte sostenibles, más seguros y saludables, como los desplazamientos a pie y en bicicleta, en detrimento del transporte motorizado individual;
21. Subraya la importancia de implicar a la sociedad civil en la consecución de la «Visión Cero»; acoge con satisfacción la puesta en marcha del premio de la Unión Europea a la seguridad vial urbana, en el marco de la Semana Europea de la Movilidad, así como la renovación de la Carta europea de la seguridad vial, la mayor plataforma de la sociedad civil en materia de seguridad vial; invita a la Comisión a organizar la iniciativa del «Año Europeo de la Seguridad Vial» en los próximos años, como parte del marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030;
22. Opina que, para implementar adecuadamente los próximos pasos en la política de seguridad vial de la UE en el marco de la estrategia global de movilidad sostenible e inteligente, se requieren nuevas capacidades en el ámbito de la seguridad vial, en particular con respecto a las funciones de coordinación, supervisión y evaluación y el apoyo técnico para la estrategia general; invita a la Comisión, a este respecto, a explorar

opciones para seguir apoyando el transporte por carretera seguro en el marco de una agencia u otro órgano existente;

o

o o

23. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión y a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Antecedentes y consideraciones generales

Cada año se producen casi 1 millón de accidentes en la UE. Solo en 2019 hubo 23 000 fallecidos y 12 0000 heridos graves. El número semanal de muertes en las carreteras de la UE equivale al de víctimas de un avión jumbo que se estrellara y acabara con la vida de todos sus pasajeros (unas 500 personas) a bordo. Aunque la UE y sus Estados miembros han logrado avances sustanciales en materia de seguridad vial en las últimas décadas, la ponente reconoce que tales cifras resultan chocantes y ponen de relieve, de la manera más dramática, que la seguridad vial debe constituir una prioridad a escala política, social y personal. Además, estas cifras reflejan tragedias cercanas y conllevan un enorme coste para la sociedad. Por este motivo, la visión a largo plazo de la UE consiste en acercarse tanto como resulte posible a la cifra de cero víctimas mortales en el transporte por carretera de aquí a 2050 (*Visión Cero*).

La ponente cree firmemente que nuestra sociedad no debe seguir aceptando muertos y heridos graves en las carreteras. Nuestro derecho fundamental a la movilidad no debe ir acompañado necesariamente de un determinado número de víctimas mortales en las carreteras, y este principio debe orientar toda la toma de decisiones en materia de seguridad vial. En este sentido, la ponente lamenta profundamente el estancamiento significativo en las cifras de fallecidos y heridos graves en las carreteras de la UE desde 2013, y que no se haya cumplido el objetivo estratégico de las «Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» de reducir las muertes en carretera en un 50 % entre 2010 y 2020. Es más, las disparidades en los resultados en materia de seguridad vial entre Estados miembros siguen siendo notables, y es necesario abordar con urgencia nuevas tendencias y retos en nuestra forma de vivir y de desplazarnos, condicionada asimismo por el progreso tecnológico.

Todo lo referido anteriormente pone de relieve que nos queda un largo camino por recorrer, y que todavía se requiere un gran esfuerzo para poder acercarnos a la *Visión Cero*. Paralelamente, también subraya la necesidad de un cambio de paradigma en la forma en que abordamos la seguridad vial.

El Consejo Europeo ya dio un paso adelante en esta dirección al refrendar la declaración de La Valeta en marzo de 2017, reafirmando los compromisos y objetivos en el ámbito de la seguridad vial. A raíz de las Conclusiones del Consejo, la Comisión Europea adoptó un nuevo enfoque de la seguridad vial de la UE para el periodo 2021-2030, reafirmando su ambiciosa visión a largo plazo y estableciendo los objetivos de reducir las muertes en un 50 % y, por primera vez, las lesiones graves de aquí a 2030.

Esta política la introdujo inicialmente la Comisión en el paquete de medidas «Europa en movimiento» y el Plan de acción estratégico de seguridad vial que lo acompañó, en mayo de 2018. Casi un año después, con la adopción del Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Próximos pasos hacia la «Visión Cero», la Comisión estableció el modo en que esta política podría traducirse en acciones.

La novedad del nuevo marco de políticas es la adopción del denominado enfoque del «sistema seguro», cuyo objetivo es reformular la política de seguridad vial, centrándose en la prevención de las muertes y las lesiones graves en cuatro elementos esenciales: la seguridad de los vehículos, las infraestructuras seguras, el uso seguro de las carreteras, y una mejor asistencia tras los accidentes, y que requiere una gobernanza mejorada a escala de la Unión.

De acuerdo con el enfoque del «sistema seguro», las muertes y las lesiones graves son evitables en gran medida aunque se sigan produciendo colisiones.

Por lo tanto, es hora de que el Parlamento Europeo emita una resolución política sobre seguridad vial. Este informe constituye la respuesta formal del Parlamento al nuevo enfoque de la Comisión antes mencionado y a su Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030.

A este respecto, la ponente acoge favorablemente el nuevo Marco de la política, los nuevos objetivos establecidos y la adopción del enfoque del «sistema seguro». Según la ponente, este Marco de la política, acompañado de voluntad política y de medidas coordinadas a escala de la UE, nacional, regional y local, puede constituir una herramienta valiosa para revertir el estancamiento de los índices y procurar carreteras más seguras para todos, mejorando así el bienestar social.

En el informe se analizan todos los aspectos de la nueva política y se ofrece una evaluación del modo en que la UE pretende aplicar las acciones propuestas, y además, se formulan prioridades políticas y se sugieren nuevas iniciativas a escala nacional y de la UE.

A la luz de ciertas iniciativas legislativas futuras de la Comisión, la ponente insta a la adopción de propuestas específicas para reforzar la seguridad vial en el Reglamento RTE-T, la revisión de la movilidad urbana, la Directiva sobre el permiso de conducción, la Directiva sobre la aplicación transfronteriza de la normativa sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial y el paquete sobre la inspección técnica de vehículos.

Además, dado que la seguridad vial es una competencia compartida, existen otras propuestas que instan a la Comisión a adoptar recomendaciones dirigidas a los Estados miembros. Cabe subrayar que las recomendaciones de la Comisión sobre seguridad vial han demostrado ser una herramienta muy valiosa para impulsar el cambio de políticas en los Estados miembros.

2. Cuestiones principales y posición de la ponente

2.1. Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Próximos pasos hacia la «Visión Cero»

Como ya se ha indicado, el Informe abarca el marco de la política de seguridad vial de la UE para 2021-2030, los nuevos objetivos establecidos, y la adopción del enfoque del «sistema seguro».

La introducción de una primera serie de ocho indicadores clave de rendimiento (ICR) permitirá realizar un análisis más específico de los resultados de los Estados miembros e identificar deficiencias. La ponente aboga por la consecución de los objetivos relativos a los ICR de aquí a 2023, e insta a los Estados miembros y a sus autoridades nacionales competentes a que se impliquen plenamente en la recogida de estos datos.

La aplicación de la política de seguridad vial de la UE solo puede lograrse a través del compromiso político adecuado y la asignación de los recursos financieros pertinentes. Sobre esta base, la ponente pide a los Estados miembros que asignen una parte de su presupuesto nacional a la seguridad vial y que la combinen con fondos de la UE para lograr mejores resultados.

2.2 Infraestructuras seguras

La calidad de todas las infraestructuras viales y su nivel de seguridad integrada constituyen un factor clave para la protección de los usuarios de la vía pública. La ponente cree que los Estados miembros y la Comisión Europea deben priorizar las inversiones que generen los mayores beneficios en materia de seguridad vial al construir nuevas infraestructuras.

Además, los usuarios de las carreteras deben ser conscientes de la calidad y del nivel de seguridad de estas. En la reciente revisión de las normas de seguridad de las infraestructuras de la UE, se dio un primer paso importante con la catalogación de riesgos y la clasificación de seguridad de las autopistas y las carreteras principales. Sin embargo, la ponente subraya que, sobre la base de criterios comúnmente aceptados, todas las carreteras europeas deben evaluarse y calificarse de manera sistemática.

Por otra parte, la próxima revisión del Reglamento RTE-T incluirá medidas para seguir reforzando la seguridad vial en los nodos urbanos y mejorar la seguridad operativa a lo largo del ciclo de vida de las infraestructuras críticas.

2.3 Vehículos seguros

Contar con vehículos más seguros en las carreteras es otro elemento central del enfoque del «sistema seguro».

Las funciones técnicas avanzadas en los vehículos, la automatización y la micromovilidad son algunos de los retos que debe abordar la política de seguridad vial de la UE.

Con la reciente revisión del Reglamento sobre la seguridad general, muy pronto serán obligatorias funciones de seguridad avanzadas en vehículos como el asistente de velocidad inteligente y los sistemas de emergencia de mantenimiento del carril. La ponente acoge favorablemente esta revisión, aboga por que se adopte un derecho derivado ambicioso con el fin de mantenerse al día respecto a los avances técnicos, y apoya la inclusión de estas funciones de seguridad avanzadas en el ámbito de aplicación de la próxima revisión del paquete sobre la inspección técnica de vehículos. Además, la ponente subraya la necesidad de un nuevo marco regulador armonizado para los vehículos automatizados, con el fin de garantizar que funcionen de manera segura.

En lo que atañe a los dispositivos de movilidad personal, se pide a la Comisión que proporcione un marco de homologación para los nuevos dispositivos de movilidad, y que emita directrices sobre las normas de tráfico y su uso dirigidas a los Estados miembros.

2.4 Uso seguro de las carreteras y mejora de la asistencia tras los accidentes

El alcohol está implicado en una proporción en torno al 25 % de todas las muertes en carretera y, junto con el exceso de velocidad, constituye uno de los dos principales factores causantes de fallecimientos en las carreteras. Por tanto, la Ponente adopta una postura clara a favor de la tolerancia cero respecto a la conducción bajo los efectos del alcohol para todos los conductores. Se aplicará también el mismo principio a las drogas psicoactivas ilegales. En este sentido, el informe reclama la adopción de normas para la aplicación de la legislación sobre conducción bajo los efectos de las drogas en carretera.

Por lo que se refiere al exceso de velocidad, la ponente considera que los límites de velocidad seguros, en consonancia con el enfoque del sistema seguro, deben aplicarse a todos los tipos de carretera diferentes. Un muy buen ejemplo es el de la velocidad máxima de 30 km/h en

zonas residenciales y áreas en las que transite un elevado número de ciclistas y peatones. Muchas ciudades europeas han adoptado esta buena práctica, con resultados considerables en materia de seguridad vial y mejora de la calidad de vida.

La ponente subraya el número preocupantemente elevado de infracciones de tráfico cometidas por no residentes, y señala la necesidad de reforzar aún más la eficiencia del marco existente para la represión transfronteriza de las infracciones de tráfico en la próxima revisión de la Directiva.

La ponente también cree que la adopción de medidas para animar a los conductores principiantes a adquirir más experiencia, como parte de la Directiva sobre el permiso de conducción, y su actualización continua respecto a los avances tecnológicos en los vehículos y las infraestructuras, dará lugar a un uso más seguro de las carreteras.

Las furgonetas de reparto, los vehículos de dos ruedas motorizados y las bicicletas abundan en las vías urbanas, ya que el sector del reparto a domicilio ha aumentado sustancialmente, también debido a la pandemia de la COVID-19. Un gran porcentaje de accidentes de tráfico está directamente relacionado con la calidad de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales. Por este motivo, la ponente propone medidas para abordar la fatiga de los conductores y mejorar la seguridad del personal de reparto.

La asistencia rápida y eficaz tras los accidentes ha demostrado ser un factor clave para reducir la gravedad de las lesiones en muchos casos. En este sentido, la ponente aboga por una mayor colaboración entre las autoridades de seguridad vial y el sector sanitario y por una formación obligatoria sobre primeros auxilios para todos los conductores en el marco de la Directiva sobre el permiso de conducción.

La aplicación de las normas de tráfico representa un elemento esencial para un uso más seguro de las carreteras. Según la ponente, un cambio duradero en las conductas de conducción solo puede lograrse mediante una financiación adecuada, la fijación de objetivos anuales, y unas medidas de aplicación bien explicadas y difundidas.

2.5 Marco idóneo para el futuro

La capacidad para seguir de cerca y adaptarse a los nuevos cambios sociales y los continuos avances tecnológicos debe ser una característica integrada de la política de seguridad vial de la UE. Por ejemplo, en los próximos años, los automóviles automatizados circularán por las carreteras junto con los vehículos convencionales y los usuarios vulnerables de la vía pública. La ponente reconoce plenamente los riesgos que pueden derivarse de los diversos retos que se plantearán en materia de seguridad vial, y pide a la UE que prepare el terreno para abordarlos.

A la luz de la evolución en el futuro, la ponente, con el objetivo de seguir reforzando la seguridad vial, también solicita un marco para acceder a los datos en los vehículos más allá del mercado de reparación y de plena conformidad con el Reglamento general de protección de datos. Considera que el acceso a los datos en los vehículos debe realizarse únicamente con fines de investigación de accidentes y de inspección técnica.

Además, el informe presta especial atención a los usuarios vulnerables de la vía pública. Hasta la fecha, la mejora de la seguridad de los vehículos y otras medidas de seguridad vial han beneficiado sobre todo a los usuarios de automóviles. La ponente subraya que la seguridad de peatones y ciclistas y de otros grupos demográficos (por ejemplo, usuarios de la

vía pública de edad avanzada, usuarios de movilidad reducida) no debe verse comprometida. Además, que haya más personas caminando, en bicicleta y utilizando el transporte público no solo elevará nuestros niveles de seguridad vial, sino que también contribuirá a la consecución de nuestros objetivos climáticos. Por este motivo, la ponente es partidaria de que se generen sinergias entre las medidas de seguridad y de sostenibilidad, y aboga por la reasignación de las prioridades respecto a las infraestructuras de transporte en áreas densamente urbanizadas.

La ponente destaca la participación activa de la sociedad civil y de los interlocutores sociales como requisito previo para lograr la «Visión Cero». La política de seguridad vial de la UE debe incluir un programa de proyección exterior integral y la dotación de incentivos para que todas las partes interesadas promuevan la seguridad en la carretera. La ponente reconoce la importancia en este contexto del premio de la UE a la seguridad vial urbana, así como la intención de la Comisión de revitalizar la Carta europea de la seguridad vial, y va un paso más allá solicitando que se celebre un «Año Europeo de la Seguridad Vial» a su debido tiempo.

Por último, la ponente considera que una estructura de gobernanza mejorada reviste una enorme importancia para la correcta aplicación de la política de seguridad vial de la UE, en el marco de la estrategia global de movilidad sostenible e inteligente. Inspirándose en la contribución a los avances en materia de seguridad que han realizado las agencias europeas en otros modos de transporte, el informe insta a la Comisión a seguir apoyando el transporte por carretera seguro explorando la viabilidad de crear una nueva agencia.

ANEXO: LISTA DE LAS ORGANIZACIONES O PERSONAS QUE HAN COLABORADO CON LA PONENTE

La lista siguiente se elabora con carácter totalmente voluntario y bajo la exclusiva responsabilidad de la ponente. La ponente ha recibido aportaciones de las siguientes organizaciones o personas en la preparación del proyecto de informe sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero» (2017/2067(INI));

Organización o persona
Comisión Europea – DG MOVE
Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC)
Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF)