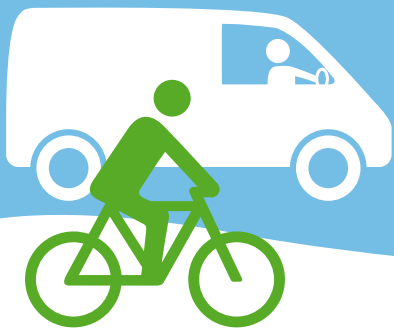


# Hacia un espacio europeo de **seguridad vial**



● ORIENTACIONES POLÍTICAS SOBRE SEGURIDAD VIAL 2011-2020





# Resumen para el ciudadano

## Orientaciones de seguridad vial de la UE para 2011-2020

### ¿DE QUÉ SE TRATA?

A pesar del éxito de los anteriores programas de la UE, las carreteras europeas distan aún de ser seguras. En 2009 hubo **35 000 muertos** y más de **1,7 millones de heridos** en accidentes de tráfico.

### ¿CUÁLES SERÍAN LOS BENEFICIOS?

Las nuevas orientaciones de seguridad vial de la UE quieren **reducir un 50% las muertes en carretera en Europa** de aquí a 2020.

Para ello se quiere **aumentar la seguridad de usuarios, vehículos e infraestructuras** mediante una mezcla de medidas de cooperación nacional, intercambio de buenas prácticas, investigación, estudios, campañas de concienciación y, en algunos casos, regulación.

En concreto, esto significaría:

- fomentar una conducción más segura creando una **estrategia europea de educación y formación en seguridad vial**;
- aplicar la legislación europea de seguridad vial para garantizar un **mismo trato a todos los ciudadanos de la UE** cuando infringen las normas de tráfico;
- estimular a los países de la UE a **aplicar en las vías rurales las normas de seguridad** que se aplican ya en las carreteras de la red principal;
- **reconocer mutuamente las inspecciones técnicas** en todos los países de UE (por ejemplo, que la ITV que pasa un vehículo en España sea válida en otros países de la UE);
- aumentar la seguridad de los **usuarios más vulnerables – especialmente los motoristas** – mejorando la comunicación entre éstos y las autoridades, e introducir inspecciones periódicas de motos, ciclomotores, etc.;
- mejorar los **instrumentos de registro y análisis de accidentes**, para mejorar el seguimiento de la seguridad vial en los países de la UE y facilitar datos exactos para establecer nuevas medidas de seguridad.

### ¿POR QUÉ MEDIDAS EUROPEAS?

- Por el **éxito ya obtenido**: con el programa de seguridad vial de 2001-2010 de la UE **se han salvado más de 78 000 vidas**.
- Los **problemas de seguridad vial son comunes a todos los países de la UE**, y ésta puede ayudar a los gobiernos nacionales a colaborar e intercambiar datos.

### ¿CUÁNDO PODRÁN ENTRAR EN VIGOR LAS ORIENTACIONES DE SEGURIDAD VIAL DE LA UE?

Progresivamente entre **2011** y **2020**.





COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 20.7.2010  
COM(2010) 389 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL  
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE  
LAS REGIONES**

**Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial  
2011-2020**

{SEC(2010) 903}

# COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

## Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020

### INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es una cuestión social de primer orden. En 2009, fallecieron más de 35 000 personas en accidentes de tráfico en la Unión Europea, es decir, el equivalente de una ciudad mediana, y resultaron heridas como mínimo 1 500 000. El coste para la sociedad es inmenso y supuso cerca de 130 000 millones de euros en 2009<sup>1</sup>.

En su Comunicación «Europa 2020 – Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador»<sup>2</sup>, la Comisión subrayó la importancia que suponen para Europa la cohesión social, una economía más verde, la educación y la innovación. Estos objetivos deben verse reflejados en los diversos aspectos de la política europea de transportes, que debe tener por objeto asegurar la movilidad sostenible de todos los ciudadanos, reducir las emisiones de carbono del transporte y aprovechar plenamente el progreso tecnológico. La seguridad vial tendrá un papel importante en el próximo Libro Blanco sobre la política de transportes 2010 – 2020, puesto que la reducción del número de víctimas en las carreteras es crucial para mejorar el rendimiento global del sistema de transporte y para satisfacer las necesidades y las expectativas de los ciudadanos y las empresas.

Por ello, es necesario un enfoque coherente, global e integrado que tenga en cuenta las sinergias con otros objetivos políticos. Las políticas locales, nacionales, europeas e internacionales en materia de seguridad vial deben integrar los objetivos pertinentes de otras políticas públicas y a la inversa.

Las orientaciones políticas expuestas tienen plenamente en cuenta los resultados obtenidos durante el tercer programa de acción de seguridad vial 2001-2010 y demuestran que, a pesar de los avances significativos realizados en materia de seguridad vial, es necesario proseguir y consolidar los esfuerzos.

Las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial hasta 2020 tienen por objeto proporcionar un marco general de gobernanza y objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, las acciones que se describen deben aplicarse al nivel más adecuado y utilizando los medios más adecuados.

En el marco de estas orientaciones políticas, la Comisión considera que deben emprenderse prioritariamente las tres acciones siguientes:

---

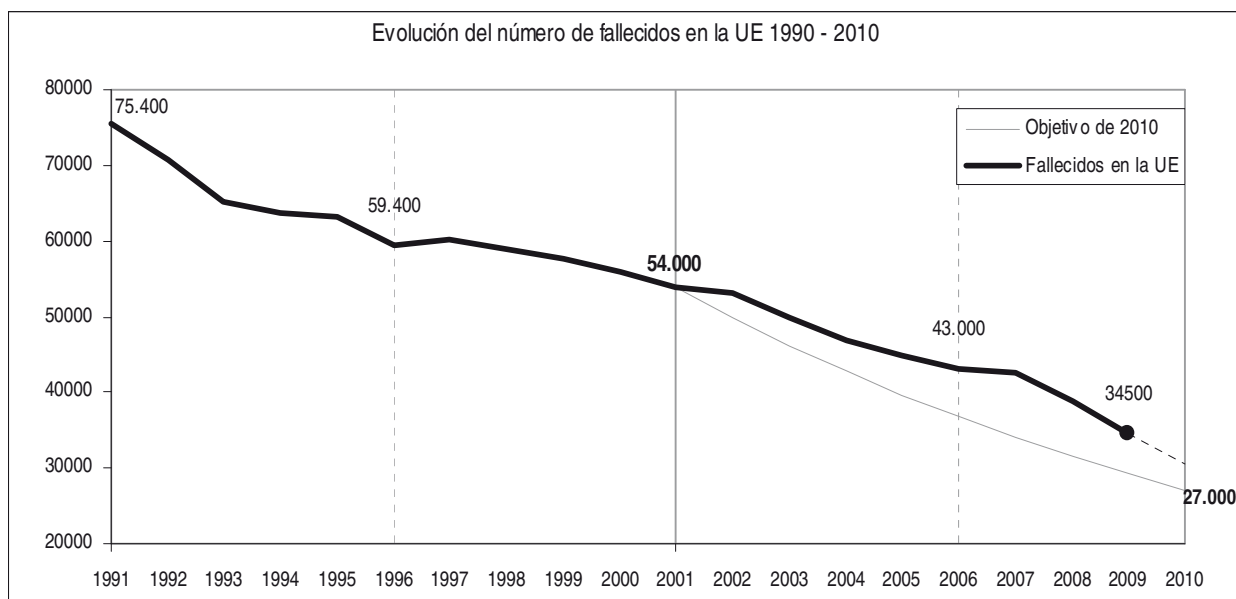
<sup>1</sup> De acuerdo con el valor de la esperanza de vida estadística calculada por el estudio HEATCO (6º Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico).

<sup>2</sup> COM (2010) 2020.

- establecer un marco de cooperación estructurado y coherente, basado en las mejores prácticas en todos los Estados miembros, como condición necesaria para aplicar con efectividad las orientaciones políticas de seguridad vial 2011-2020;
- adoptar una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad urgente y creciente de reducir el número de heridos en accidentes de circulación;
- mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas, cuyas estadísticas de accidentes son especialmente preocupantes.

## 2. EVALUACIÓN EX-POST DEL TERCER PROGRAMA DE ACCIÓN EUROPEO DE SEGURIDAD VIAL

El 2 de junio de 2003, la Comisión adoptó su tercer programa de acción europeo de seguridad vial (PASV), que contenía el ambicioso objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las carreteras hasta el 2010, así como 62 propuestas de acciones concretas en el ámbito de la seguridad de los vehículos, la seguridad de las infraestructuras y la seguridad de los usuarios. Se ha realizado una evaluación ex-post con objeto de analizar el impacto, el nivel de aplicación y la efectividad del PASV (el documento se puede consultar en el sitio web: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/index\\_es.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_es.htm)). Aunque no es probable que se haya alcanzado el objetivo inicial antes del fin de 2010, el PASV ha sido un importante catalizador de los esfuerzos realizados por los Estados miembros para mejorar la seguridad vial.



## 3. PRINCIPIOS Y OBJETIVO

### 3.1. Principios

#### Alcanzar el máximo nivel de seguridad vial en toda Europa

Las acciones de la política de seguridad vial deben centrarse en los ciudadanos: deben animarlos a asumir su papel como responsables principales de su seguridad y la de los demás. La política de seguridad vial de la UE tiene por objeto aumentar el nivel de seguridad vial,

garantizando así la movilidad limpia y segura de los ciudadanos en Europa. Debe impulsar la igualdad de los usuarios de la carretera concentrando los esfuerzos para mejorar la seguridad de sus usuarios más vulnerables.

### **Un enfoque integrado sobre la seguridad vial**

Es necesario que otros ámbitos políticos de la UE tengan en cuenta la futura política de seguridad vial, y esta, a su vez, debe tener en cuenta los objetivos de dichas políticas. La seguridad vial está estrechamente vinculada con las políticas en materia de energía, medio ambiente, empleo, educación, juventud, sanidad pública, investigación, innovación y tecnología, justicia, seguros<sup>3</sup>, comercio y asuntos exteriores, entre otros.

### **Subsidiariedad, proporcionalidad y responsabilidad compartida**

La cuestión de la gobernanza es esencial: de conformidad con los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, que en el ámbito de la seguridad vial están integrados en el concepto de la responsabilidad compartida, se requerirán compromisos y acciones concretas, según proceda, por parte de las autoridades europeas, los Estados miembros, los organismos locales y regionales y los agentes de la sociedad civil, cada uno de ellos en los ámbitos de sus competencias. La Carta europea de la seguridad vial es un buen ejemplo de compromisos adoptados por los agentes pertinentes.

## **3.2. Objetivo**

Con miras a alcanzar el objetivo de crear un espacio común de seguridad vial, la Comisión propone mantener el objetivo de **reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020** a partir de 2010<sup>4</sup>. Tal objetivo común representa un aumento considerable del nivel de ambición en comparación con el objetivo no cumplido del PASV actual, teniendo en cuenta el progreso que ya han alcanzado diversos Estados miembros durante la última década, que constituirá una señal clara del compromiso de Europa con la seguridad vial.

Se anima a los Estados miembros a contribuir mediante sus estrategias nacionales de seguridad vial a alcanzar el objetivo común, habida cuenta de sus puntos de partida, necesidades y circunstancias específicos. Deben centrar sus esfuerzos en aquellos ámbitos con peores resultados, utilizando como indicador los resultados obtenidos por los mejor situados en estos mismos ámbitos. Así, podrían fijarse objetivos nacionales concretos, por ejemplo, el de no superar un número determinado de víctimas mortales en las carreteras por cada millón de habitantes. Este planteamiento debería reducir las disparidades entre Estados miembros y proporcionar a los ciudadanos una seguridad vial más uniforme en la UE.

La Comisión considera que fijar un objetivo de reducción de las lesiones graves en accidentes de tráfico, como se ha propuesto en las consultas públicas<sup>5</sup>, es una sugerencia interesante. Por

---

<sup>3</sup> El sector de los seguros puede contribuir a la seguridad vial con acciones de formación y con pólizas de seguros. Por ejemplo, los sistemas de pago por uso (PAYD, «Pay-As-You-Drive»), en los que la prima varía en función de los kilómetros conducidos podrían generar ahorros considerables en los costes de siniestralidad, así como la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los coches.

<sup>4</sup> Dado que todavía no se conocen los resultados de 2010, esta referencia se basará en las previsiones de cifras disponibles en 2009.

<sup>5</sup> Se realizó una consulta pública para la preparación de las siguientes orientaciones políticas sobre seguridad vial entre julio y diciembre de 2009. Esta se compuso de una serie de talleres temáticos, una



el momento, no es posible establecer un objetivo europeo, debido a la falta de una definición común de lesión grave y leve. Tan pronto como se hayan realizado avances suficientes en este ámbito, la Comisión propondrá añadir un «objetivo común de reducción de lesiones» a las orientaciones políticas europeas de seguridad vial hasta 2020.

#### 4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Los usuarios de la carretera son el primer eslabón de la cadena de la seguridad vial. Independientemente de las medidas técnicas aplicadas, la efectividad de una política de seguridad vial depende en última instancia del comportamiento de los usuarios. Por ello, son esenciales **la educación, la formación y el cumplimiento**. No obstante, el sistema de seguridad vial también debe tener en cuenta los errores humanos y los comportamientos inadecuados y corregirlos al máximo (el riesgo cero no existe). Por consiguiente, todos los componentes, en particular los **vehículos** y las **infraestructuras**, deben ser diseñados con objeto de prevenir y limitar las consecuencias de dichos errores para los usuarios, especialmente, para los más vulnerables.

Se han determinado siete objetivos para la próxima década. Para cada uno de ellos, se propondrán acciones a nivel nacional y de la UE. La Comisión asegurará la continuidad con el 3<sup>er</sup> PASV, especialmente en las acciones que deben continuar según la evaluación ex-post.

##### **Objetivo n° 1: Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera**

Durante el 3<sup>er</sup> PASV, se ha introducido legislación importante con relación a los permisos de conducción y la formación de los conductores profesionales. El impacto de estas medidas recientes se determinará durante los próximos años. Sin embargo, en las consultas públicas y de los expertos se destacó la necesidad de mejorar la calidad del sistema de formación y de concesión de permisos, haciendo especial hincapié en los conductores noveles jóvenes.

El planteamiento actual con relación a la formación de los conductores conserva su nivel excesivo de fragmentación y especialización. La Comisión propone promover un planteamiento más amplio y considerar la educación y la formación como un proceso global, es decir, como un «continuo educativo». Es necesario fomentar los métodos interactivos y la adquisición de autonomía, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de mantener el coste del permiso en un nivel razonable.

- **Aprendizaje antes del examen**

El objetivo es fomentar la práctica antes del examen en condiciones de seguridad máxima. La Comisión reflexionará sobre varias opciones, especialmente sobre la introducción de la conducción con acompañante en el proceso previo a la concesión del permiso. Se estudiará la posibilidad de incorporación de requisitos mínimos armonizados para las personas implicadas en el aprendizaje, tales como los acompañantes y los instructores.

- **El examen de conducción**

---

consulta por internet y una conferencia de las partes interesadas. Se recibieron unas 550 respuestas en contribuciones escritas y por internet.

El examen de conducción no debería limitarse a comprobar los conocimientos del candidato sobre el código de circulación o su capacidad para maniobrar. La Comisión se planteará cómo incluir, además, competencias de conducción más amplias e, incluso, una evaluación de valores y comportamientos relacionados con la seguridad vial (percepción del riesgo) y la conducción defensiva y de bajo consumo energético (fomento de los elementos clave de la conducción ecológica en los planes de estudio de los exámenes teóricos y prácticos).

- **Formación después del permiso**

Es necesario examinar la formación continua de los conductores no profesionales tras la obtención del permiso, sobre todo, teniendo en cuenta el envejecimiento de la población europea, puesto que la importancia de mantener la aptitud de la gente mayor para la conducción irá en aumento. Las posibles medidas en este ámbito deberán tener en cuenta a las personas con discapacidades y respetar el derecho de las personas de edad avanzada a la movilidad, así como plantear la adopción de soluciones alternativas.

**Acción:**

*La Comisión trabajará, en colaboración con los Estados miembros, cuando proceda, en el desarrollo de una estrategia educativa y formativa común sobre seguridad vial, que incluirá especialmente la integración del aprendizaje en el proceso previo a la concesión del permiso, así como requisitos mínimos comunes para los instructores de autoescuela.*

<b>Objetivo nº 2: Mayor cumplimiento de las normas de circulación</b>
---

Según la evaluación ex-post del 3<sup>er</sup> PASV, el cumplimiento de las normas sigue siendo un factor clave para establecer las condiciones encaminadas a conseguir una reducción considerable del número de fallecidos y heridos, especialmente si se aplica con intensidad y se le da amplia publicidad. Las consultas públicas también han confirmado que las medidas para garantizar el cumplimiento deberían tener una gran presencia en las nuevas orientaciones políticas sobre seguridad vial. Durante el programa anterior, no se alcanzó todo el potencial de la estrategia europea de cumplimiento, debido, sobre todo, a la falta de progreso de la propuesta de la Comisión sobre el cumplimiento transfronterizo.

Una estrategia de esta índole debe basarse en los principios siguientes:

- **Intercambio transfronterizo de información en el ámbito de la seguridad vial**

Deben proseguir las tareas iniciadas en 2008 sobre la propuesta de una Directiva para facilitar el cumplimiento en el ámbito de la seguridad vial. Con objeto de facilitar el intercambio de información sobre las infracciones de la seguridad vial, el texto propuesto<sup>6</sup> supone un avance hacia un trato más equitativo de los infractores.

- **Campañas para mejorar el cumplimiento de las normas**

La mayor coordinación y la puesta en común de mejores prácticas ayudan a aumentar de forma significativa la eficacia del cumplimiento de las normas y de los controles. Es necesario fomentar y generalizar el principio de las campañas específicas de control ya organizadas en

---

<sup>6</sup> Teniendo en cuenta la legislación pertinente de la UE sobre la protección de los datos personales.

varios Estados miembros y entre ellos. Además, la experiencia demuestra que los resultados más efectivos se obtienen mediante la combinación entre las políticas de control y la información sobre los usuarios. Por ello, la Comisión continuará apoyando las acciones de información y sensibilización, sobre todo, aquellas que se dirigen a los jóvenes.

- **Tecnología automovilística como apoyo al cumplimiento de las normas**

Los avances tecnológicos, tales como los sistemas a bordo de vehículos para proporcionar información en tiempo real sobre los límites de velocidad vigentes, pueden contribuir a mejorar el control de la velocidad. Dado que los vehículos industriales ligeros son cada vez más numerosos en las carreteras, lo cual también aumenta el riesgo de que se vean implicados en accidentes, debe estudiarse proveerlos de limitadores de velocidad de conformidad con los criterios establecidos por la Comisión<sup>7</sup> y teniendo en cuenta, asimismo, los beneficios colaterales en materia de medio ambiente y clima. En cuanto a la conducción en estado de ebriedad, las sanciones deben ir acompañadas de medidas preventivas. Por ello, la Comisión evaluará hasta qué punto es adecuado adoptar medidas para obligar a la instalación en los vehículos de dispositivos de bloqueo por alcoholemia, por ejemplo, para el transporte profesional (por ejemplo, en autobuses escolares).

- **Objetivos nacionales de cumplimiento**

La eficacia de las políticas de seguridad vial depende en gran medida de la intensidad de los controles sobre el cumplimiento de los requisitos de seguridad. La Comisión promueve el establecimiento de objetivos nacionales de control y su integración en «planes nacionales de aplicación»<sup>8</sup>.

**Acciones:**

- ***La Comisión trabajará conjuntamente con el Parlamento Europeo y el Consejo para establecer el intercambio transfronterizo de información sobre seguridad vial.***
- ***La Comisión trabajará para desarrollar una estrategia común de cumplimiento de las normas de seguridad vial, que incluirá:***
  - 1. la posibilidad de introducir los limitadores de velocidad en los vehículos industriales ligeros y de obligar al uso de dispositivos de bloqueo por alcoholemia en determinados casos concretos;***
  - 2. el establecimiento de planes nacionales de aplicación.***

<b>Objetivo n° 3: Mayor seguridad de las infraestructuras viarias</b>
---

El mayor número de víctimas mortales se registra en las carreteras rurales y urbanas (el 56 % y el 44 %, respectivamente, en 2008, en comparación con el 6 % en las autopistas). Por ello, es necesario encontrar maneras de ampliar gradualmente los principios pertinentes de la gestión segura de las infraestructuras a la red viaria secundaria de los Estados miembros, teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad.

<sup>7</sup> COM (2009) 593 final.

<sup>8</sup> Véase la Recomendación de la Comisión 2004/345/CE sobre la aplicación de las normas de seguridad vial (DO L 111 de 17.4.2004, p. 75).

La Comisión se asegurará de que las solicitudes de financiación mediante los fondos de la UE relativa a las infraestructuras viarias de los Estados miembros incorporen requisitos de seguridad. Se estudiará hacer extensivo este principio a la ayuda exterior.

### Acciones:

#### *La Comisión:*

- 1. se asegurará de que solo se concedan fondos europeos a infraestructuras que cumplan las Directivas relativas a la seguridad vial y la seguridad en los túneles;*
- 2. promoverá la aplicación de los principios pertinentes de gestión de la seguridad de las infraestructuras a carreteras secundarias de los Estados miembros, en particular mediante el intercambio de buenas prácticas.*

### **Objetivo nº 4: Vehículos más seguros**

Durante el 3<sup>er</sup> PASV, se ha observado un progreso considerable en términos de seguridad de los vehículos. Aunque se ha potenciado la seguridad de los coches, en parte debido al uso generalizado de dispositivos de seguridad pasiva, tales como cinturones de seguridad y colchones de aire (*airbags*), y a la aplicación de sistemas electrónicos de seguridad, otros vehículos, especialmente las motocicletas, no han recibido la misma atención. Por otro lado, durante los próximos años deberán abordarse nuevos problemas de seguridad para dar respuesta al creciente número de vehículos de propulsión alternativa.

#### • **Vehículos de hoy en día**

Se ha adoptado recientemente una serie de normas y requisitos técnicos sobre seguridad de los vehículos y otros están en preparación<sup>9</sup>. Su repercusión solo se apreciará plenamente en la próxima década.

Tras su comercialización, los vehículos deben continuar cumpliendo los requisitos de seguridad durante toda su vida útil. La Comisión evaluará y propondrá, tras una evaluación de las repercusiones, medidas en el ámbito de la armonización y la consolidación progresivas de la legislación de la UE relativa a la inspección técnica<sup>10</sup> y a las inspecciones técnicas en carretera<sup>11</sup>. El objetivo final podría ser alcanzar el reconocimiento mutuo de las inspecciones de vehículos entre los Estados miembros.

En la actualidad, cada Estado miembro dispone de sus propios datos, no uniformizados, sobre los vehículos (homologación, matriculación, resultados de las inspecciones, etc.). La Comisión estudiará la creación de una plataforma electrónica europea que sirva para facilitar el intercambio de dichas informaciones.

#### • **Vehículos del futuro**

---

<sup>9</sup> Por ejemplo, la seguridad de las motocicletas se abordará en una propuesta de Reglamento sobre la aprobación de ciclomotores de dos y tres ruedas y de cuatriciclos.

<sup>10</sup> DO L 141 de 6.6.2009, p. 12.

<sup>11</sup> DO L 203 de 10.8.2000, p. 1.

Tal y como se establece en la Comunicación de la Comisión «Estrategia europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes»<sup>12</sup>, el desarrollo y el uso de vehículos con sistemas alternativos de propulsión representa una prioridad fundamental para la próxima década, con objeto de reducir el impacto medioambiental del transporte por carretera. Sin embargo, algunos de estos vehículos presentan características que los hacen radicalmente distintos de los vehículos tradicionales y que pueden tener repercusiones en la seguridad. Por ello, resulta esencial un planteamiento integrado y coordinado que permita identificar claramente el impacto en todos los factores implicados (como las infraestructuras y los usuarios vulnerables) y las soluciones que deben proporcionarse (investigación, normalización, etc.).

También se espera aportar una contribución significativa a la seguridad vial mediante la implementación de los denominados «sistemas de cooperación», en los cuales los vehículos intercambian datos e interactúan con las infraestructuras y con los demás vehículos de alrededor para proporcionar a los conductores información óptima, reduciendo así el riesgo de accidentes y aumentando la fluidez general del tráfico.

### **Acciones:**

#### ***La Comisión:***

- 1. presentará propuestas para favorecer la seguridad activa y pasiva de vehículos como las motocicletas y los vehículos eléctricos;***
- 2. presentará propuestas teniendo en cuenta la armonización y la consolidación progresivas de las inspecciones técnicas y de las inspecciones técnicas en carretera;***
- 3. seguirá evaluando las repercusiones y las ventajas de los sistemas de cooperación a fin de encontrar las aplicaciones más útiles y recomendar las medidas pertinentes para su implantación sincronizada.***

<b>Objetivo nº 5: Promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la seguridad vial</b>
---

Durante el 3<sup>er</sup> PASV, se realizaron varios estudios y actividades de investigación sobre los sistemas de transporte inteligentes (STI). Estos sistemas tienen el potencial de contribuir de forma significativa en la mejora de la seguridad del tráfico, por ejemplo, mediante la adopción de sistemas para detectar incidentes y supervisar el tráfico capaces de proporcionar información a los usuarios de la carretera en tiempo real.

En el marco de la aplicación del plan de acción para el despliegue de STI<sup>13</sup> y de la Directiva propuesta sobre los STI<sup>14</sup>, la Comisión propondrá, sobre todo, las especificaciones técnicas necesarias para intercambiar datos e información entre vehículos (V2V), entre vehículos e infraestructuras (V2I) y entre infraestructuras (I2I). También es necesario seguir evaluando la posibilidad de ampliar la aplicación de sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS), tales como los sistemas de advertencia de abandono del carril, advertencia

---

<sup>12</sup> COM (2010) 186.

<sup>13</sup> COM (2008) 886.

<sup>14</sup> COM (2008) 887.

anticolisión o reconocimiento de peatones, readaptándolos a los vehículos comerciales y/o privados existentes. Deben apoyarse la implementación y la adopción sin dilaciones de dichas aplicaciones de mejora de la seguridad por parte del mercado con objeto de hacer efectivo todo su potencial.

En los próximos siete años, los STI deberán contribuir de forma decisiva a mejorar la efectividad y la velocidad de salvamento y, especialmente, la adopción de eCall, el servicio paneuropeo de llamadas de emergencia integrado en los vehículos<sup>15</sup>. Es necesario estudiar el impacto y las posibilidades de ampliación del uso de eCall, sobre todo a fin de mejorar las acciones de salvamento de los motociclistas, los vehículos pesados y los autobuses.

Por último, a pesar de su contribución positiva a la seguridad vial, el desarrollo de los STI, en particular, los sistemas a bordo de vehículos y los dispositivos nómadas, plantea una serie de interrogantes desde el punto de vista de la seguridad (distracciones, repercusiones en la formación, etc.) que requerirán una mayor consideración.

### Acciones:

*En el contexto de la aplicación del Plan de Acción de STI y de la Directiva propuesta sobre los STI, la Comisión colaborará con los Estados miembros con miras a:*

- 1. evaluar la viabilidad de readaptación de los vehículos comerciales y privados con sistemas avanzados de asistencia al conductor;*
- 2. acelerar la implantación de eCall y estudiar su ampliación a otros vehículos.*

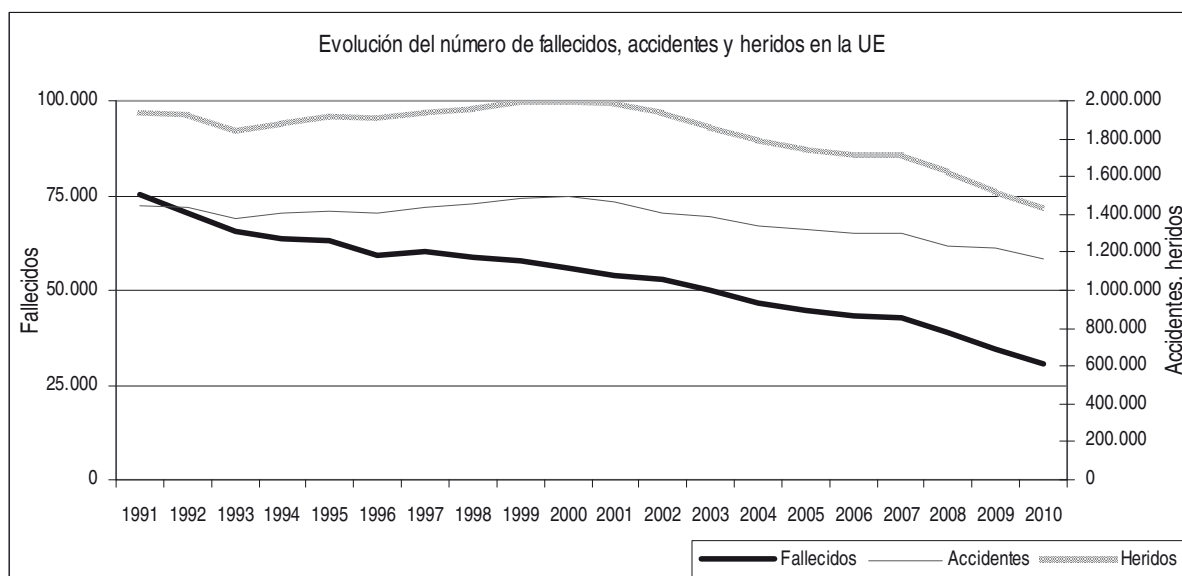
<b>Objetivo n° 6: Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones</b>
--

A pesar de que el número de víctimas mortales ha descendido entre 2001 y 2010, el número de heridos continúa siendo muy elevado, como se puede ver en el cuadro siguiente. Tal y como destacaron las partes interesadas en reiteradas ocasiones durante las consultas públicas, la reducción del número de heridos deberá ser una de las acciones prioritarias en Europa en la próxima década. Las lesiones en accidentes de tráfico también se han reconocido como un grave problema de salud pública a nivel internacional, en particular en la Organización Mundial de la Salud<sup>16</sup>, y en el marco de la Década de Acción para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas.

---

<sup>15</sup> Véase COM (2009) 434.

<sup>16</sup> Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, OMS, 2004.



La reducción de la gravedad de las lesiones causadas por accidentes de tráfico exige la introducción de varias medidas, por ejemplo, en materia de seguridad de los vehículos y las infraestructuras, STI, disponibilidad de las ayudas de urgencia, velocidad y coordinación de las intervenciones, eficacia de los primeros auxilios y la rehabilitación, etc.

Por ello, la Comisión desarrollará los elementos de una estrategia global de actuación en materia de lesiones en accidentes de tráfico y primeros auxilios con la ayuda de un grupo operativo que una a todos los agentes pertinentes, a los representantes de organizaciones internacionales y no gubernamentales, a los expertos gubernamentales y a la Comisión.

En primer lugar, se tratará de acordar una posición común sobre las definiciones y los conceptos relacionados con las víctimas y de determinar líneas de acción para mejorar la prevención y la intervención, incluyendo su impacto socioeconómico. Sobre esta base, será posible determinar medidas concretas, tales como el intercambio de buenas prácticas, el desarrollo de guías de intervención, un planteamiento común sobre la definición de lesiones graves y leves, o el fomento de equipos mixtos de salvamento entre Estados miembros, entre otras.

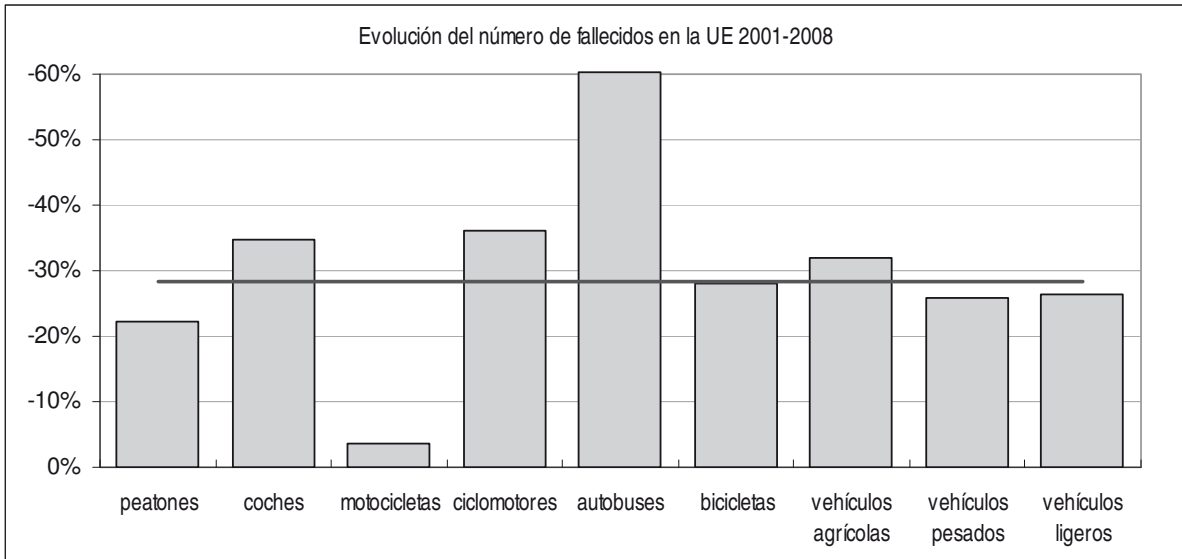
### Acción

*En colaboración con los Estados miembros y otros agentes participantes en la seguridad vial, la Comisión propondrá la creación de una estrategia global de actuación en materia de lesiones en accidentes de tráfico y primeros auxilios.*

**Objetivo nº 7: Protección de los usuarios más vulnerables de la carretera**

El elevado número de fallecidos y heridos graves entre los usuarios más vulnerables de la carretera, como los motociclistas, los conductores de ciclomotores, los ciclistas y los peatones es significativo y, en determinados Estados miembros, continúa aumentando. En 2008, supuso el 45 % de las víctimas mortales, y las estadísticas (véase el gráfico siguiente) demuestran que, hasta el momento, no han recibido atención suficiente.

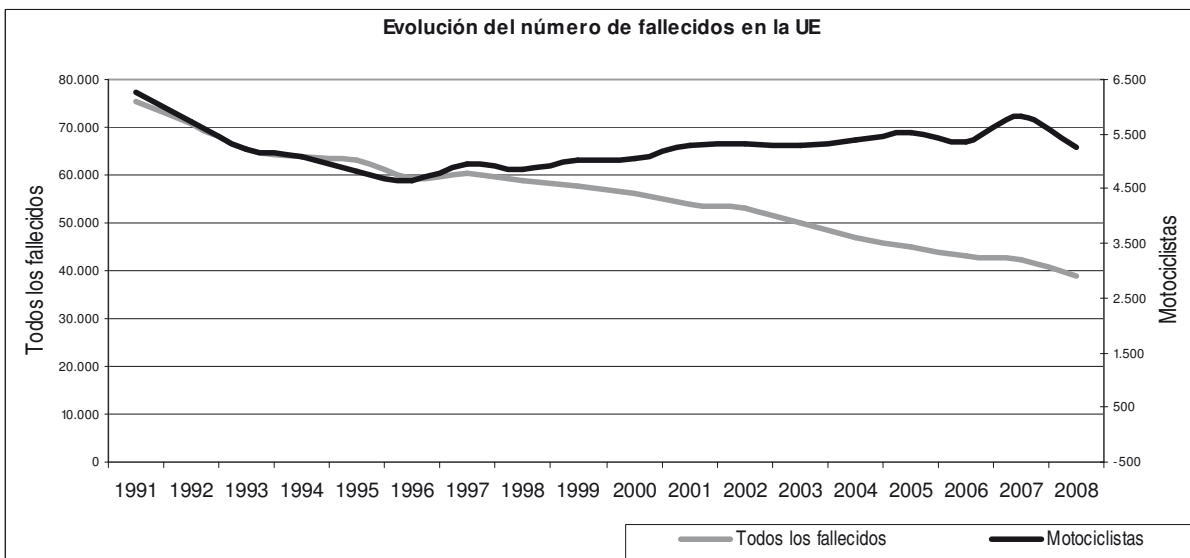




Además, algunos usuarios presentan una «fragilidad» inherente (por ejemplo, las personas de edad avanzada, los niños y los discapacitados), independientemente de su papel en el tráfico (peatón, conductor o pasajero). Su vulnerabilidad es especialmente elevada en las zonas urbanas<sup>17</sup>.

- **Vehículos de dos ruedas**

La reducción significativa del número de accidentes y víctimas mortales en este grupo de usuarios resulta la más difícil de alcanzar. Tal y como muestra el gráfico siguiente, el índice de reducción de las víctimas mortales entre los motociclistas es inferior que entre el resto de los usuarios de la carretera<sup>18</sup>.



<sup>17</sup> En 2008, las personas mayores de 65 años supusieron el 28 % de las víctimas mortales de accidentes de tráfico en las zonas urbanas.

<sup>18</sup> Por ejemplo, entre 2001 y 2008, el índice de reducción de los fallecidos en las carreteras para los vehículos de dos ruedas solo fue del 4 % en comparación con el 35 % para los pasajeros y los conductores de coches.



Es necesario abordar el problema de la seguridad de los motociclistas mediante una serie de medidas destinadas a:

1. Aumentar la sensibilización sobre los conductores de vehículos de dos ruedas entre los demás usuarios de la carretera.
2. Fomentar la investigación y los avances técnicos para aumentar la seguridad de los vehículos de dos ruedas y reducir las consecuencias de los accidentes, por ejemplo, mediante la adopción de normas sobre los equipos de protección personal, los colchones de aire, el uso de aplicaciones de STI pertinentes (por ejemplo, eCall) y la instalación progresiva de sistemas de frenado avanzado, medidas adecuadas contra la manipulación, etc. La Comisión propondrá hacer extensiva a los vehículos de dos ruedas la legislación vigente de la UE sobre las inspecciones técnicas. Por último, también deben proseguir los esfuerzos actuales para adaptar las infraestructuras viarias a los vehículos de dos ruedas (por ejemplo, guardarraíles más seguros).
3. Promover que los Estados miembros centren sus medidas de control del cumplimiento en la velocidad, la conducción en estado de ebriedad, la utilización del casco, la manipulación y la conducción sin un permiso adecuado para vehículos de dos ruedas.

#### • Peatones y ciclistas

En 2008, los ciclistas y los peatones representaron el 27 % de las víctimas mortales en las carreteras (el 47 % en zonas urbanas). Para muchos posibles ciclistas, los riesgos reales o percibidos relacionados con la seguridad vial siguen constituyendo un obstáculo decisivo. Los gobiernos nacionales y locales promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta y a pie, lo cual requerirá prestar más atención a los problemas en materia de seguridad vial.

Desde 2003, se ha introducido legislación a nivel de la UE para reducir el riesgo de lesiones (por ejemplo, estructuras frontales de los coches destinadas a absorber energía, sistemas de frenado avanzado, retrovisores sin ángulo muerto, etc.). Será necesario estudiar más medidas (por ejemplo, mayor visibilidad, gestión de la velocidad, infraestructuras adecuadas para el transporte no motorizado, separación del tráfico mixto peligroso, etc). Dado que el problema afecta principalmente a la gestión urbana, la mayoría de las acciones deberán llevarse a cabo a nivel local, de acuerdo el Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Comisión<sup>19</sup>. Dados los grandes beneficios de los desplazamientos en bicicleta en términos de medio ambiente, clima, congestión y salud pública, es necesario analizar si podría hacerse más en este ámbito.

#### • Personas de edad avanzada y personas con discapacidades

Las personas de edad avanzada representaron el 20 % de las víctimas mortales en carretera (el 40 % como peatones) en 2008. El envejecimiento de la población hace que sea más urgente evaluar la vulnerabilidad de las personas de edad avanzada con relación al tráfico. Las personas con discapacidades también están expuestas a un riesgo importante. Los conocimientos sobre el tema todavía son muy limitados y son necesarios esfuerzos de investigación focalizados, por ejemplo, sobre los criterios médicos de las evaluaciones de aptitud física para la conducción.

---

<sup>19</sup> COM (2009) 490.

## Acciones

- **La Comisión presentará propuestas con objeto de:**
  1. *supervisar y seguir desarrollando normas técnicas para la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera;*
  2. *incluir los vehículos de dos ruedas en las inspecciones;*
  3. *aumentar la seguridad de los desplazamientos en bicicleta y de otros usuarios vulnerables de la carretera, por ejemplo, promoviendo la creación de infraestructuras adecuadas.*
- *Los Estados miembros deben desarrollar la información, la comunicación y el diálogo entre los usuarios de la carretera y las autoridades competentes. La Comisión contribuirá a este esfuerzo.*

### **5. APLICACIÓN DE LAS ORIENTACIONES POLÍTICAS EUROPEAS SOBRE SEGURIDAD VIAL 2011-2020**

#### **5.1. Aumento del compromiso de todas las partes interesadas mediante una gobernanza más sólida**

- **Aplicación prioritaria del acervo legislativo de la UE en materia de seguridad vial**

Lo fundamental del acervo de la UE, compuesto por más de una docena de instrumentos legislativos sobre seguridad vial, ya está en vigor. La Comisión quiere dar prioridad a la supervisión de la aplicación correcta y completa del acervo de la UE en materia de seguridad vial por los Estados miembros.

- **Establecimiento de un marco abierto de cooperación entre los Estados miembros y la Comisión**

Debe establecerse un marco estructurado de cooperación abierta entre los Estados miembros y la Comisión para aplicar la política de seguridad vial de la UE y supervisar los avances realizados. Este marco deberá incluir:

- El desarrollo de planes nacionales de seguridad vial por Estados miembros. Dichos planes deben describir los métodos para alcanzar el objetivo común, elaborar un calendario y dar a conocer los detalles del plan nacional. También podrían incluir objetivos nacionales específicos de acuerdo con su situación concreta.
- Una cooperación estrecha entre la Comisión y los Estados miembros con objeto de supervisar los avances hacia el objetivo común y de mejorar la recopilación de datos, la puesta en común de experiencias, el hermanamiento y el intercambio de mejores prácticas.

#### **5.2. Herramientas comunes para la supervisión y la evaluación de la eficacia de las políticas de seguridad vial**

- **Mejora de la supervisión mediante la recopilación de datos y el análisis**

En virtud de una Decisión del Consejo de 1993<sup>20</sup>, los Estados miembros están obligados a comunicar a la Comisión los datos sobre accidentes de circulación con daños físicos que se produzcan dentro de su territorio con objeto de crear un banco de datos comunitario, la base de datos CARE.

En general, la calidad y la comparabilidad de los datos de CARE son satisfactorias, excepto en el caso de la comparabilidad de los datos sobre lesiones. Por otro lado, queda mucho trabajo por hacer con respecto a los indicadores de exposición al riesgo y de rendimiento.

Los datos y los conocimientos disponibles sobre seguridad vial en Europa se han integrado y hecho públicos en Internet a través del Observatorio Europeo de la Seguridad Vial (OESV). Este instrumento integrado es esencial para supervisar la aplicación de las políticas de seguridad vial, evaluar su repercusión y desarrollar nuevas iniciativas. Por consiguiente, la Comisión trabajará para continuar desarrollando el OESV, por ejemplo, con acciones en materia de comunicación e información a los ciudadanos sobre cuestiones de seguridad vial.

- **Mejor conocimiento de los accidentes y los riesgos**

Las investigaciones técnicas que se realizan tras un accidente pueden aportar una experiencia valiosa que resulta útil para el futuro desarrollo de la seguridad en el transporte por carretera. En cuanto al transporte aéreo, marítimo o por ferrocarril, el marco de la UE exige que los Estados miembros creen organismos independientes de investigación técnica.

La Comisión estudiará en qué medida los principios y métodos aplicados en las investigaciones técnicas realizadas tras los accidentes en los demás medios de transporte podrían incorporarse al ámbito del transporte por carretera, teniendo en cuenta su carácter específico.

Se examinará el valor añadido del desarrollo de grabadores de datos sobre incidencias («cajas negras») y de su instalación, en particular, en vehículos profesionales, como ya se mencionó en el 3<sup>er</sup> PASV, teniendo en cuenta su repercusión socioeconómica.

**Acciones:**

- **La Comisión cooperará con los Estados miembros con objeto de:**

1. *fomentar el hermanamiento y otros modos de cooperación para incrementar el nivel de seguridad de los Estados miembros;*
2. *mejorar la recopilación y el análisis de datos sobre accidentes y desarrollar el papel del Observatorio Europeo de Seguridad Vial.*

- **La Comisión:**

3. *supervisará atentamente la correcta aplicación del acervo europeo en materia de seguridad vial;*
4. *estudiará la necesidad de establecer principios comunes sobre la investigación técnica de los accidentes de circulación.*

---

<sup>20</sup> DO L 329 de 30.12.1993, p. 63.

## **6. CONCLUSIÓN**

Las orientaciones políticas propuestas constituyen un plan de acciones posibles previstas para la próxima década. Los agentes implicados subrayaron, especialmente durante las consultas a las partes interesadas, que Europa, al proporcionar un marco de acción y objetivos ambiciosos, ha promovido los esfuerzos a todos los niveles y ha permitido alcanzar resultados significativos.

Las orientaciones políticas propuestas proporcionan un marco general que permite emprender iniciativas concretas a nivel europeo, nacional, regional y local. Sería necesario someter las medidas concretas a la debida evaluación de impacto, de conformidad con los principios establecidos sobre la mejora de la legislación de la UE. El papel de la Comisión será presentar propuestas en ámbitos de la competencia de la UE y, en los demás casos, dar apoyo a iniciativas adoptadas a diversos niveles, fomentar el intercambio de información, identificar y promover los mejores resultados obtenidos y supervisar atentamente los avances realizados.







