

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento de sesión

FINAL
A6-0449/2006

5.12.2006

INFORME

sobre el Programa de Acción Europeo de seguridad vial - balance intermedio
(2006/2112(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Ewa Hedkvist Petersen

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	11
PROCEDIMIENTO	16

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre el Programa de Acción Europeo de seguridad vial - balance intermedio (2006/2112(INI))

El Parlamento Europeo,

- Vistos el Libro Blanco de la Comisión «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad» (COM(2001)0370), y su Resolución de 12 de febrero de 2003 al respecto¹,
 - Vista la Comunicación de la Comisión «Las tecnologías de la información y las comunicaciones al servicio de vehículos seguros e inteligentes» (COM(2003)0542),
 - Vistas la Comunicación de la Comisión «Programa de acción europeo de seguridad vial - Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida» (COM(2003)0311), y su Resolución de 29 de septiembre de 2005 al respecto², y, más recientemente, su publicación «Salvar 20 000 vidas en nuestras carreteras», de octubre de 2004,
 - Vista la Recomendación de la Comisión 2004/345/CE, de 6 de abril de 2004, sobre la aplicación de las normas de seguridad vial³,
 - Vistos la Declaración de Verona, de 5 de diciembre de 2003, así como las conclusiones sobre la segunda Conferencia de Verona de 2004 y el posterior compromiso asumido por los Ministros de Transportes de la UE de considerar la seguridad vial como una cuestión prioritaria,
 - Vista la Carta europea de la seguridad vial, de 29 de enero de 2004,
 - Vista la Comunicación de la Comisión «Programa de Acción Europeo de seguridad vial - balance intermedio» (COM(2006)0074),
 - Visto que la NHTSA (Administración para la seguridad de las autopistas nacionales) de los Estados Unidos ha anunciado el establecimiento por ley, a partir de septiembre de 2011, del sistema de control electrónico de la estabilidad (ESP/ESC) como equipo estándar en todos los turismos,
 - Visto el artículo 45 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A6-0449/2006),
- A. Considerando que, en la Unión Europea, los accidentes de tráfico causan más de 40 000 muertes, que conllevan unos costes, tanto directos como indirectos, calculados en 180 000 millones de euros, es decir, un 2 % del PIB de la UE,

¹ DO C 43 E de 19.2.2004, p. 250.

² DO C 227 E de 21.9.2006, p. 609.

³ DO L 111 de 17.4.2004, p. 75.

- B. Considerando que el objetivo de reducir a la mitad los accidentes de tráfico para el año 2010 sigue siendo prioritario, y reconociendo con preocupación que no se han hecho los avances necesarios para alcanzar dicha meta,
- C. Considerando que en la Unión Europea no se está avanzando lo suficiente para alcanzar el objetivo anteriormente mencionado,
- D. Considerando que la Oficina Regional para Europa de la OMS ha puesto de relieve las dimensiones del problema sanitario que entrañan las muertes y heridas provocadas por los accidentes de tráfico, y que, según dicho organismo, es prioritario que el sector sanitario participe en la seguridad vial y que se reduzca la velocidad, lo que incide en el ámbito de competencias de los Estados miembros,
- E. Considerando que las disparidades entre los Estados miembros con malos resultados en materia de seguridad vial y aquellos que obtienen mejores resultados siguen aumentando,
- F. Considerando que la seguridad vial tiene una dimensión horizontal y que, para alcanzar el objetivo de aumentarla en la mayor medida posible, será necesario centrarse, a modo de ámbitos sumamente prioritarios, en una serie de políticas dirigidas a aplicar con mayor eficacia las disposiciones legislativas (uso del cinturón de seguridad, límites de velocidad, respeto del Código de la circulación), en la mejora de la normativa sobre conducción (permisos de conducir, comportamiento de los conductores, respeto de los peatones), en la mejora de las infraestructuras (calidad de las autopistas y de las redes viarias, carriles de circulación, señalización) y en la mejora de los vehículos (controles periódicos, modelos) y en el intercambio de las mejores prácticas,
- G. Considerando que la mejora de la normativa sobre conducción en la UE será más fácil de lograr a corto plazo mediante la aplicación de la legislación en materia de tráfico de los Estados miembros, en particular en lo relativo a los delitos por exceso de velocidad, consumo de alcohol, obligación de utilizar el cinturón de seguridad y sistema de retención para niños,
- H. Considerando que, en la actualidad, los vehículos son cuatro veces más seguros que en 1970,
- I. Considerando el aumento del porcentaje de fallecimientos de conductores de motocicletas en relación con el total de víctimas mortales en carretera,
- J. Considerando que las medianas reducen significativamente el número de víctimas mortales en las carreteras,
- K. Considerando que el pasado mes de octubre la Comisión lanzó el proyecto DRUID, de cuatro años de duración, cuyo objetivo es analizar la influencia de los estupefacientes en carretera,
- L. Considerando que Europa no debe mostrarse menos ambiciosa que otros países a la hora de introducir sistemas de seguridad que pueden salvar vidas,
 - 1. Pide que todos los Estados miembros, las autoridades regionales y locales, las

Instituciones de la UE y los representantes de la industria, de los organismos y de los particulares asuman mayores compromisos políticos en favor de la seguridad vial en la Unión Europea,

2. Considera que sólo un enfoque integrado centrado en los sistemas que incluya al conjunto de usuarios de las carreteras y a los principales responsables, así como en medidas destinadas a promover el transporte público y en una legislación más eficaz en los Estados miembros junto con un control adecuado de los conductores (control del permiso de conducción, control de alcoholemia, etc.), podrá generar un descenso significativo y sostenido del número de accidentes de tráfico graves;
3. Recuerda que los ambiciosos objetivos fijados por la Unión no podrán alcanzarse si los Estados miembros no tienen en cuenta el carácter fundamental que revisten la educación y la aplicación de la legislación vigente; insta, en este contexto, a los Estados miembros a que sigan impulsando y que dirijan a todos los usuarios de todas las edades sus políticas de información y sus campañas de sensibilización pública en materia de seguridad vial; pide, asimismo, a los Estados miembros que apliquen plenamente, y sin excepciones, la legislación presente cuyo respeto por parte de los usuarios conllevará una mejora clara de la seguridad vial;
4. Muestra su satisfacción por las dos recientes propuestas de Directiva realizadas por la Comisión sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias - que podría reducir la mortalidad entre el 12 % y el 16 % - y el uso de retrovisores sin ángulo muerto;
5. Insta a la Comisión a que presente en el plazo más breve posible las propuestas prometidas, como la aplicación transfronteriza de las normativas, el uso de los faros durante el día, la aplicación de las medidas y reglamentaciones existentes en el ámbito de la seguridad vial, la colocación de bandas retrorreflectantes para señalar el contorno de los camiones, el uso de retrovisores sin ángulo muerto instalados de fábrica o con posterioridad y/o nuevos sistemas para control del ángulo muerto;
6. Considera que, en lo que a la lucha contra las infracciones de tráfico de carácter transfronterizo se refiere, es muy importante que las infracciones de las disposiciones en materia de límites de velocidad, utilización de los cinturones de seguridad y alcoholemia se puedan perseguir eficazmente de modo que se puedan imponer sanciones adecuadas independientemente de que sea en el país de origen del culpable o en otro Estado miembro;
7. Recuerda a la Comisión su intención de examinar la posibilidad de facilitar informaciones fáciles de utilizar y actualizadas sobre los sistemas de rotulación viaria utilizados en los Estados miembros a través de una página de Internet disponible en todas las lenguas oficiales de la UE;
8. Hace hincapié en la necesidad de armonizar las disposiciones relativas a la circulación por carretera y la señalización de las carreteras ya que, por ejemplo, la diversidad de normas referentes a la prioridad en rotondas puede provocar accidentes;
9. Pide la Comisión que, considerando que la existencia de rótulos indicadores viarios poco claros y contradictorios provoca peligros innecesarios a la seguridad vial, así como las

disposiciones del Convenio de Viena, elabore un estudio sobre la armonización de los rótulos indicadores viarios en Europa como medida de mejora de la seguridad vial;

10. Pide a la Comisión que, teniendo en cuenta el elevado número de accidentes y de víctimas mortales en las zonas en las que se realizan obras viales, elabore normas comunes sobre los requisitos necesarios para que estas zonas sean seguras, basándose en la identificación y el intercambio de las mejores prácticas;
11. Considera que la Comisión debe impulsar proyectos de hermanamiento financiados por la UE entre los antiguos y los nuevos Estados miembros de la UE con vistas a impulsar una evolución positiva en el ámbito de la seguridad vial;
12. Considera que la Comisión deberá velar por que en los grupos de expertos de la Comisión figuren representantes tanto de los llamados nuevos Estados miembros como de los antiguos;
13. Insta a la Comisión a que realice una evaluación de la Carta Europea de la Seguridad Vial;
14. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que comparen activamente y coordinen los resultados alcanzados por los Estados miembros en el ámbito de la seguridad vial de modo que, basándose en el modelo de las mejores prácticas, transmitan las experiencias positivas al conjunto de los Estados miembros e impulsen un desarrollo positivo en este contexto;
15. Pide a la Comisión que reconozca la importancia de los programas paneuropeos independientes de evaluación comparativa en lo que se refiere a su contribución en relación con una aplicación más uniforme de la legislación de la UE en materia de seguridad vial, lo que estimula la competencia entre las distintas partes responsables de garantizar un entorno vial seguro (por ejemplo, EuroTAP y EuroNCAP);
16. Insta a los Estados miembros a que examinen la posibilidad de introducir la norma de la tasa cero de alcoholemia para los conductores principiantes y los conductores profesionales de vehículos comerciales, los conductores de autobuses que trabajan en el sector del transporte de pasajeros y, por ejemplo, en el transporte de mercancías peligrosas;
17. Llama la atención sobre la posibilidad de establecer requisitos mínimos de seguridad activa y pasiva para todos los vehículos y de armonizar las normas técnicas de la señalización vial en toda la Unión;
18. Considera que la utilización de estupefacientes en carretera es un problema grave al que hay que enfrentarse y que los Estados miembros y la Comisión deben destinar más recursos a la investigación y a la lucha contra estas infracciones;
19. Insta a los Estados miembros a que impongan con carácter obligatorio la utilización de instalaciones «manos libres» para teléfonos móviles en turismos y vehículos profesionales;
20. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que redoblen sus esfuerzos para velar por

que aumente el grado de utilización de los cinturones de seguridad en todos los tipos de vehículos y, en particular, en los autobuses;

21. Insta a la Comisión a que establezca una prohibición general de adelantamiento para vehículos con un peso superior a las 12 toneladas en carreteras con dos carriles o con carril único;
22. Pide a la Comisión que recomiende a los Estados miembros que establezcan y mantengan unas instalaciones adecuadas destinadas al descanso que respondan a los criterios fijados por los interlocutores sociales europeos a fin de garantizar unas infraestructuras seguras para efectuar las pausas de conducción;
23. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que establezcan incentivos para que los compradores o arrendatarios de flotas de vehículos adquieran o arrienden los mejores vehículos existentes en el mercado en términos de seguridad y medio ambiente y para que los fabricantes desarrollen vehículos más seguros y de mayor eficacia medioambiental;
24. Considera que las compañías de seguros pueden desempeñar un papel de primer orden en relación con el respeto de la legislación en materia de circulación y de la legislación laboral en el sector del transporte por carretera mediante la diferencia en primas;
25. Insta a los Estados miembros a que velen por que los requisitos que establezcan no se limiten a las técnicas más modernas para reducir emisiones, sino que se extiendan a los aspectos cruciales de seguridad (sistemas de asistencia al frenado de emergencia o al mantenimiento del carril, control de velocidad de cruce, sistemas de control de amortiguadores, entre otros);
26. Insta a la Comisión a que examine las repercusiones de la fatiga y del cansancio en los conductores con el fin de reducir la frecuencia de este tipo de accidentes tanto en el caso de los conductores privados como, desde una perspectiva basada en la salud y la seguridad en el trabajo, de las personas que utilizan el vehículo para su trabajo;
27. Pide a la Comisión que inicie una campaña de información a nivel europeo contra el cansancio de los conductores a fin de impulsar, como ya han hecho distintos Estados miembros, la necesidad de que los conductores hagan pausas cada dos horas durante un viaje;
28. Opina que, de entre la gran selección de tecnologías, debería prestarse particular atención a las siguientes soluciones: sistemas de recuerdo del uso del cinturón de seguridad y dispositivos de retención avanzados, control electrónico de la estabilidad, sistemas de limitación de la velocidad, dispositivos de bloqueo por consumo de alcohol, sistemas predictivos de seguridad (asistencia al frenado de emergencia, control de velocidad de cruce, mantenimiento del carril, detección del ángulo muerto por ultrasonido, sistemas de control de amortiguadores), y sistema eCall (llamada automática de emergencia);
29. Insta a los Estados miembros a que firmen antes de junio de 2007 el memorándum conjunto sobre el sistema eCall;
30. Considera que los sistemas de transporte inteligente deben adaptarse a los conductores de

más edad;

31. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que el Programa EuroNCAP incluya pruebas contra los traumatismos cervicales así como de los sistemas técnicos activos como ESP/ESC, el frenado de emergencia, los dispositivos de ayuda al conductor (como, por ejemplo, los sistemas de bloqueo antialcohol), sistema automático de mantenimiento de distancia entre vehículos y los de aviso de salida del carril;
32. Pide a la Comisión que incluya explícitamente la seguridad de los conductores de motocicletas en las directrices en materia de infraestructuras, en particular en lo que se refiere a las barreras de protección seguras para los conductores de motocicletas en las carreteras europeas;
33. Considera que una de las medidas importantes que la Comisión debería examinar es el establecimiento de una norma mínima común en materia de profesores de autoescuela que incluya pruebas y certificados;
34. Pide a los Estados miembros que elaboren un Plan de Acción sobre la Formación y Educación Vial que se aplique durante toda la edad escolar de los niños (de los 3 a los 18 años) y en todos los centros educativos de la Unión; propugna asimismo que se elaboren normas sobre la formación y las medidas de seguridad necesarias para permitir a los aspirantes a conductor la realización de prácticas tuteladas a partir de los 16 años;
35. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que elaboren una normativa única de ámbito comunitario destinada a establecer controles técnicos de los aspectos de seguridad con carácter obligatorio y periódico para todos los vehículos de motor;
36. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que establezcan medidas basadas en una evaluación del grado de conocimiento del número único europeo de emergencia 112, con el fin de mejorar la situación en la Unión Europea;
37. Destaca que el sistema eCall permitirá posiblemente reducir el tiempo de respuesta ante los accidentes en un 40 % aproximadamente en las zonas urbanas y en un 50 % aproximadamente en las zonas rurales, y pide a todos los Estados miembros que lo apliquen lo antes posible;
38. Insta a la Comisión a que adopte las medidas que se impongan para establecer un sistema europeo de investigación de los accidentes de tráfico, a fin de facilitar las comparaciones y poder trabajar de modo más eficaz de cara a su prevención;
39. Pide a la Comisión, a los Estados miembros y a sus autoridades regionales que presten particular atención a la protección y la seguridad de los usuarios vulnerables de las carreteras, como los peatones y los ciclistas;
40. Subraya que los Estados miembros deberían tener en cuenta sistemáticamente la seguridad de todos los conductores (de automóviles, motocicletas, bicicletas, vehículos pesados, etc.) y la prevención de los accidentes al diseñar, construir y mantener las carreteras y demás infraestructuras;

41. Insta a la Comisión a que fomente la utilización de sillas de espaldas al parabrisas para los niños de hasta 3 a 4 años¹;
42. Insta a la Comisión y, en particular, a los Estados miembros a que investiguen la situación de la seguridad vial en el caso de las personas con discapacidad; considera que es importante que, por ejemplo, los conductores profesionales de pasajeros de taxi reciban una formación adecuada para sujetar las sillas de ruedas;
43. Pide a la Comisión que analice las necesidades de las personas con discapacidad en lo que se refiere a su participación activa y autónoma en la circulación por carretera y que adopte disposiciones destinadas a velar por que el acceso de dichas personas al permiso de conducir no sea objeto de discriminaciones;
44. Considera que tecnologías como la telemática ofrecen, a largo plazo, la posibilidad de suprimir de manera muy significativa los accidentes mortales; pide, por lo tanto, que se desarrolle exhaustivamente la investigación y que las partes interesadas cooperen intensamente entre sí con el fin de fomentar la rápida introducción de las tecnologías más prometedoras, sin por ello descuidar los esfuerzos en educación vial;
45. Considera que el recurso a las tecnologías de la información y de la comunicación en las infraestructuras de carreteras mejora sensiblemente la gestión de la red transeuropea de transporte y la seguridad vial; pide a la Comisión y a los Estados miembros que prosigan su compromiso en la materia estableciendo un programa europeo de despliegue de los sistemas inteligentes de gestión del tráfico por carretera;
46. Insta a la Comisión a tener en cuenta especialmente el aspecto de la seguridad técnica de los vehículos; considera que antes de 2010 se habrá de reflexionar sobre el desarrollo de la legislación pertinente; concede una importancia fundamental a este respecto al examen de sistemas electrónicos de seguridad para vehículos («e-safety»), la periodicidad anual común del control técnico de vehículos con una antigüedad superior a ocho años, así como la investigación específica de vehículos que han sufrido graves accidentes con el fin de mejorar la seguridad en las carreteras europeas;
47. Pide a la Comisión y a Eurostat que mejoren las estadísticas sobre accidentes en carretera mediante, por ejemplo, las siguientes medidas:
 - el establecimiento de una relación con la edad y el género;
 - el reflejo de manera más adecuada de las cifras reales del número de personas que corren peligro de ser víctimas de accidentes de carretera, como peatones y ciclistas,
 - la armonización de los criterios aplicables a los fallecimientos en accidentes de carretera, basándose en los períodos de supervivencia tras los accidentes;
48. Pide a la Comisión que desarrolle una estrategia a largo plazo en el ámbito de la seguridad vial que vaya más allá de 2010 y establezca las fases necesarias para evitar las muertes y las heridas graves provocadas por los accidentes de tráfico («visión cero»);

¹ Seguridad de los niños en los vehículos, informe VTI 489A.

49. Pide a los Estados miembros que tomen nota de los peligros inherentes al hecho de que los vehículos de motor (en particular los vehículos comerciales) circulen con nieve o hielo en el techo, y solicita que elaboren recomendaciones para la creación de una red general de «puntos de limpieza»; considera que deben estudiarse y fomentarse las alternativas técnicas al respecto;
50. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión, así como a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Seguridad vial en la UE

La revisión intermedia del Programa de Acción de seguridad vial destaca los progresos realizados para atajar el problema del número de muertos y heridos en nuestras carreteras. En efecto, mientras que el tráfico en las carreteras se ha triplicado en las últimas tres décadas (1970-2000), el número de víctimas mortales se ha reducido a la mitad. No obstante, la revisión subraya que aún queda mucho por hacer si queremos lograr el objetivo de reducir el número de accidentes mortales en un 50 % para 2010, ya que los accidentes en nuestras carreteras aún causan 40 000 víctimas mortales todos los años. Por otra parte, las medidas tomadas en el ámbito de la seguridad vial no se pueden comparar ni en número ni en eficacia con las emprendidas para proteger a los ciudadanos en otros ámbitos. La Comunidad Europea ha dado pasos importantes para luchar contra una larga lista de riesgos para la salud y el bienestar de nuestros ciudadanos, pero en el ámbito de la seguridad vial todavía hay mucho margen de mejora. Los accidentes de tráfico siguen siendo la primera causa de mortalidad en niños, adolescentes y adultos jóvenes, y la mayoría de los peatones que fallecen son mayores de 65 años. Nuestros conciudadanos, en suma, siguen expuestos a mayores riesgos en relación con el tráfico vial que en cualquier otro ámbito de su vida cotidiana.

Además, la revisión intermedia subraya que la situación en los distintos países de la UE dista de ser uniforme. De hecho, cada vez es mayor la diferencia entre los Estados miembros con estadísticas más favorables y los que han de afrontar mayores problemas. Para que los países que se encuentran rezagados en términos de seguridad vial puedan ponerse a la altura de los demás, es fundamental que aprendan unos de otros a través del conocimiento de las buenas prácticas y la comparación de datos en diversos ámbitos. Los proyectos de hermanamiento entre los antiguos y los nuevos Estados miembros constituyen un modo excelente de aprendizaje recíproco. El informe también subraya la necesidad de contar con la voluntad política suficiente para modificar esta situación y hace hincapié en la existencia de un amplio margen para la elaboración de medidas políticas que pueden contribuir en gran medida a mejorar la protección de nuestros ciudadanos en las carreteras.

2. Responder a los desafíos

En el pasado, el debate sobre la mejora de la seguridad vial se desarrollaba en el marco de un enfrentamiento entre las acciones de ámbito nacional y local, por un lado, y la normativa europea, por otro. El tercer Programa de Acción de seguridad vial supuso, por tanto, un cambio muy positivo, ya que subrayó el carácter de la seguridad vial como responsabilidad compartida de todas las instancias decisorias. Por desgracia, algunas de éstas aún carecen de la voluntad política necesaria para asumir la parte de responsabilidad que les corresponde, incluso después de la aprobación del Programa de Acción.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha reconocido asimismo la importancia de evitar las muertes y lesiones por accidentes de tráfico y en 2005 dedicó su Día Mundial de la Salud a esta cuestión. Ese día, la Oficina Europea de la OMS publicó su propio informe sobre

el modo de hacer frente a los desafíos concretos que plantea la seguridad vial en Europa. En ese documento se llega a la conclusión de que el sector sanitario debería desempeñar un papel más importante en la seguridad vial y de que debería darse prioridad a la cuestión de las limitaciones de velocidad en las carreteras.

Todos los dirigentes políticos deberían redoblar sus esfuerzos y examinar lo que procede hacer para mejorar la protección de nuestros ciudadanos en las carreteras mediante la adopción de medidas nacionales. Hay que tomar además decisiones más creativas, en un intento de esbozar políticas que faciliten el cambio, bien a través del mercado, bien a través de las decisiones de las autoridades en materia de contratación pública. La Comisión, como institución europea a la que el Tratado confiere el derecho de iniciativa, ha de asumir su propia responsabilidad mediante la elaboración de propuestas de medidas que el Parlamento y el Consejo puedan debatir y aprobar; debería evaluar asimismo la Carta europea de la seguridad vial. En este contexto, hay que posibilitar la persecución transfronteriza de las infracciones de tráfico. Es importante que las autoridades de un Estado miembro puedan sancionar las infracciones cometidas por los ciudadanos de otros Estados y que las consecuencias de esas sanciones, como la retirada del permiso de conducción, también tengan validez más allá de las fronteras nacionales. En este sentido, se podría introducir un permiso del que se deducirían puntos por las infracciones cometidas en todo el territorio de la UE.

3. Ámbitos de acción prioritarios

Para mejorar la seguridad en nuestras carreteras, se requiere la adopción de medidas en los tres «ámbitos» de la seguridad vial: la formación, la calidad de los vehículos y la calidad de la infraestructura viaria. Estas medidas deberían ser recíprocamente complementarias, tanto en cada uno de esos ámbitos y en relación con otras medidas y objetivos políticos como desde el punto de vista de la protección medioambiental y de la Estrategia de Lisboa. Se necesita, pues, una estrategia integrada. La misma importancia tiene ahora alcanzar los objetivos fijados, por lo que se hace necesario adoptar medidas rápidas en los sectores en los que es más probable conseguir más progresos en materia de seguridad vial. Tales medidas deben ser reconocidas como prioritarias. Una de ellas, ciertamente importante, consiste en dotar de un fundamento jurídico claro a la Agencia Europea de Seguridad Vial para que pueda desarrollar su trabajo.

También se debería conceder una prioridad especial al seguimiento de buenas prácticas en la aplicación de la legislación sobre tráfico, concretamente en lo que respecta a las limitaciones de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y el uso del cinturón de seguridad. El Derecho comunitario en vigor establece, por ejemplo, el uso obligatorio de los cinturones de seguridad por los ocupantes de todos los vehículos dotados de ellos. La Comisión y los Estados miembros deberían realizar un intenso esfuerzo para garantizar la aplicación de este precepto. En los autobuses, por ejemplo, aún queda mucho por hacer. Es importante crear entre los usuarios de autobuses, por ejemplo, el hábito de abrocharse automáticamente el cinturón, como hacen al montar en su propio coche. Por otra parte, habría que fijar el nivel de alcohol en sangre en el 0,5 % para atajar la conducción bajo los efectos del alcohol. La obtención de resultados duraderos a partir de estas medidas exigirá un compromiso continuo de todas las autoridades pertinentes, así como una inversión importante tanto en recursos financieros como en medios humanos. La política comunitaria en este ámbito debería

contribuir, por consiguiente, a facilitar el empleo de buenas prácticas en la aplicación de la legislación y a intensificar el uso de la tecnología en los vehículos con miras a reducir los costes derivados de unas políticas más estrictas de cumplimiento de la ley.

Entre estas tecnologías cabe destacar los sistemas de bloqueo antialcohol, los dispositivos inteligentes que recuerdan la necesidad de abrocharse el cinturón de seguridad y las tecnologías inteligentes de limitación de la velocidad. Debería fomentarse a escala comunitaria la rápida introducción de todas ellas en el mayor número de vehículos posible. En relación con este punto habría que establecer, por otra parte, un marco que permita a los Estados miembros o bien conceder incentivos fiscales o bien introducir especificaciones técnicas para los compradores de flotas de vehículos. El uso de tales especificaciones por las autoridades públicas ayudaría a crear un amplio mercado para este tipo de tecnologías, lo que alentaría a los fabricantes a entrar en un ámbito de actividad potencialmente rentable.

4. Se debería obligar a todos los responsables de la toma de decisiones a asumir sus responsabilidades

El principio de responsabilidad compartida en materia de seguridad vial implica que son muchas las autoridades, a diferentes niveles, responsables de los elevados riesgos actualmente existentes en nuestras carreteras. Todas estas autoridades, desde las comunitarias hasta las nacionales o las locales, deberán aceptar su responsabilidad, pero para ello se precisa un liderazgo. Un elemento clave de la acción comunitaria es el ejercicio de un firme liderazgo para ofrecer la oportunidad de actuar a todos los responsables de la seguridad vial. El liderazgo político es especialmente necesario en los ámbitos en que las responsabilidades se solapan entre diversas autoridades, como sucede con la aplicación transfronteriza de la legislación. La Comunidad debería asumir un fuerte liderazgo para hacer posible que las autoridades y los Estados miembros utilicen instrumentos innovadores, como la contratación pública, de forma que todas sus decisiones contribuyan a mejorar la seguridad vial. También las compañías de seguros pueden desempeñar un papel clave en la seguridad vial estableciendo, por ejemplo, primas diferenciadas en sus pólizas.

El vehículo es a menudo un lugar de trabajo móvil. Cada vez es mayor el número de personas que utilizan el coche en su trabajo diario. Muchas personas que trabajan en sectores como la enfermería a domicilio, la limpieza, los clubes deportivos o las actividades artísticas lo emplean para desplazarse al domicilio de sus clientes. El coche y el tráfico se convierten en parte de su entorno laboral y, por tanto, deberían considerarse como tal. Habría que aplicar, por tanto, a este tipo de situaciones las normas sobre salud y seguridad en el trabajo. Por consiguiente, un enfoque sistemático del uso de las carreteras constituye un concepto nuevo e importante que debería tomarse en consideración en el marco de la seguridad vial.

Las mismas normas sobre salud y seguridad en el trabajo deberían aplicarse en la contratación pública de servicios de transporte. La seguridad vial debería tenerse en cuenta en la política de salud y seguridad de las empresas. Los autobuses escolares son vehículos a menudo viejos y a veces francamente peligrosos. La Comisión debería adoptar directrices sobre buenas prácticas y normas sobre la contratación pública de servicios de transporte escolar para que nuestros escolares puedan viajar de forma más segura.

Las personas con discapacidad deberían disfrutar de los mismos derechos y oportunidades que las demás. Es importante, por tanto, que los taxistas, por ejemplo, tengan la formación necesaria sobre el modo de sujetar las sillas de ruedas, para garantizar la movilidad de este tipo de personas.

Se debería proteger mejor a los usuarios más vulnerables de la red viaria, como los peatones y ciclistas, inmersos en el tráfico de nuestras carreteras. Su protección ha de abordarse de forma muy seria a todos los niveles, desde el comunitario hasta el nacional y el local.

Las estadísticas de Suecia son significativamente mejores que las del resto de Europa en lo que respecta a la supervivencia de los niños en los accidentes de tráfico (el 95 % frente al 60-70 %). Los estudios realizados han demostrado que las tasas de supervivencia de los niños menores de cuatro años aumentan de forma significativa cuando las sillitas se colocan mirando hacia atrás. Para mejorar la seguridad de este grupo de niños, que no pueden protegerse a sí mismos, la UE debería mostrar que se toma en serio la cuestión y que se esfuerza para conseguir que los menores de 3 ó 4 años viajan en sillas colocadas mirando hacia atrás.

Los traumatismos cervicales resultantes de accidentes de tráfico son difíciles de diagnosticar y de tratar. Las pruebas entre consumidores influyen en el ritmo de introducción de sistemas de protección contra los traumatismos cervicales y la industria automovilística se está adaptando a estas nuevas exigencias de forma gradual. Para acelerar el proceso, la Comisión y los Estados miembros deberían procurar que el programa EuroNCAP incluya tales sistemas de protección en sus pruebas. Deberían incluirse asimismo en ese programa ciertos sistemas activos nuevos de asistencia al conductor (como los sistemas de bloqueo antialcohol y los de aviso de las salidas del carril).

Hemos asistido a innumerables campañas para fomentar la sensibilidad respecto a la seguridad vial entre los usuarios de las carreteras de la Unión Europea. Eso está muy bien, pero también es importante favorecer esa sensibilidad mucho antes de la edad en la que se puede obtener el permiso de conducción. Las escuelas deberían mejorar la enseñanza de la seguridad vial, preferiblemente en cooperación con la policía. Una medida importante que la Comisión debería investigar es el establecimiento de un nivel mínimo común para los exámenes y la titulación de los profesores de autoescuela. Los conductores jóvenes, especialmente los hombres, son un grupo que corre un elevado riesgo de sufrir un accidente. Una larga preparación para obtener el permiso de conducción reduce el riesgo de accidentes hasta en un 30 % entre los conductores jóvenes. En Suecia, por ejemplo, las prácticas de conducción se permiten desde la edad de 16 años, dos antes de la edad para obtener el permiso de conducción.

El agotamiento y el cansancio constituyen a menudo factores importantes de los accidentes de tráfico. Por consiguiente, se debería examinar con mayor detalle la importancia de este problema y el modo de abordarlo. En este sentido, la Comisión, en cooperación con la Agencia Europea de Seguridad Vial, debería crear un sistema de investigación de los accidentes de tráfico. Así se facilitaría, por una parte, la realización de comparaciones entre los Estados miembros y, por otra, la labor de prevención. Deberían examinarse asimismo los vehículos implicados en accidentes de tráfico. Las medianas de cables flexibles son cada vez

más comunes y se debería contar con una norma europea al respecto elaborada desde el punto de vista de la seguridad vial y que tome en consideración a todos los usuarios de las carreteras. Por otra parte, todos los Estados miembros deberían publicitar en mayor medida el número internacional de emergencias 112.

5. Después del objetivo de 2010: un modelo de seguridad para el futuro

Al acercarse la fecha prevista para el tercer Programa de Acción de seguridad vial, sería importante garantizar que los próximos programas no compartan el destino del actual por lo que respecta al retraso en su elaboración y adopción. Ahora es el momento de considerar cuál es el modelo de la UE para el futuro de la seguridad vial. Es importante iniciar ahora un debate sobre la visión que debería tener la UE respecto al futuro de la seguridad en nuestras carreteras, para que la Comisión pueda preparar a tiempo el cuarto Programa de Acción de seguridad vial.

El propósito de la elaboración de este modelo sería la reducción de los riesgos a los que se enfrentan nuestros ciudadanos en el transporte por carretera hasta alcanzar un nivel de riesgo comparable al existente en otros ámbitos en los que la Comunidad y los Estados miembros deben actuar de forma conjunta. Por otra parte, se deben tomar en consideración las posibilidades que ofrece la telemática de reducir el número de accidentes mortales a largo plazo; si queremos beneficiarnos de todas las ventajas que ofrece, habría que realizar una inversión sustancial en investigación en este campo. La importancia de la movilidad en general, y del transporte por carretera como actividad diaria en particular, exige que se reduzca el nivel de riesgo asociado al uso de la red viaria. Los responsables políticos de la seguridad de la red de carreteras deben reducir el riesgo haciendo el sistema tan «benigno» como sea posible.

PROCEDIMIENTO

Título	Programa de Acción Europeo de seguridad vial - balance intermedio			
Número de procedimiento	2006/2112(INI)			
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio de la autorización en el Pleno	TRAN 18.5.2006			
Comisión(es) competentes(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 18.5.2006	ENVI 18.5.2006		
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	ITRE 30.5.2006	ENVI 14.5.2006		
Cooperación reforzada Fecha del anuncio en el Pleno				
Ponente(s) Fecha de designación	Ewa Hedkvist Petersen 21.3.2006			
Ponente(s) sustituido(s)				
Examen en comisión	20.6.2006	14.9.2006	10.10.2006	21.11.2006
Fecha de aprobación	22.11.2006			
Resultado de la votación final	+ 38 - 8 0 0			
Miembros presentes en la votación final	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool			
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Johannes Blokland, Markus Ferber, Zita Gurmai, Anne E. Jensen, Sepp Kustatscher, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov, Francesco Musotto, Aldo Patriciello, Ari Vatanen			
Suplente(s) (art. 178, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Brian Simpson			
Fecha de presentación	5.12.2006			
Observaciones (datos disponibles en una sola lengua)				