

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/... y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009

[COM(2018) 286 final — 2018/0145 COD]

(2018/C 440/14)

Ponente: **Raymond HENCKS**

Consulta	Parlamento Europeo, 28.5.2018 Consejo, 4.6.2018
Fundamento jurídico	Artículo 114, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Mercado Único, Producción y Consumo
Aprobado en sección	4.9.2018
Aprobado en el pleno	19.9.2018
Pleno n.º	537
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	193/1/2

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 A lo largo de los últimos decenios, la seguridad vial en la Unión Europea ha mejorado significativamente gracias al refuerzo del código de circulación, de los requisitos sobre el comportamiento de los conductores y de las condiciones laborales y de formación de los conductores profesionales, a la mejora de las infraestructuras viarias y de la eficacia de los servicios de emergencia, así como al endurecimiento de la normativa de la UE sobre la seguridad de los vehículos, a la que la industria de la automoción ha sabido responder en todo momento con soluciones técnicas innovadoras.

1.2 Sin embargo, la cantidad de víctimas mortales en las carreteras de la Unión sigue siendo muy superior al objetivo que esta se fijó en el Libro Blanco del Transporte de 2011, en particular, aproximarse al objetivo de «cero muertes» para 2050 y reducir a la mitad la cantidad de accidentes mortales en las carreteras de aquí a 2020.

1.3 La mayoría de accidentes de tráfico se deben en exclusiva a un error humano, relacionado en la mayoría de casos con un exceso de velocidad, una distracción o incluso la conducción en estado de embriaguez. Por lo tanto, habrá que animar más, o incluso obligar, a los ciudadanos de la UE a que asuman la responsabilidad principal sobre su propia seguridad y la de los otros usuarios de la vía pública en la Unión mediante la adopción de un comportamiento adecuado.

1.4 Así las cosas, conviene adoptar un enfoque integrado en materia de seguridad vial respecto del comportamiento de los conductores, las condiciones laborales y las capacidades de los conductores profesionales así como las infraestructuras. Los sistemas de seguridad a bordo de los vehículos, capaces de evitar o subsanar errores humanos, también son otro elemento de seguridad decisivo.

1.5 El CESE acoge con satisfacción que la Comisión quiera imponer a todos los vehículos una nueva gama de medidas de seguridad avanzadas como equipamiento de serie para los vehículos de carretera, en particular, sistemas de control de la presión de los neumáticos, asistentes de velocidad inteligentes, sistemas de monitorización de la somnolencia y la atención del conductor, sistemas de reconocimiento de distracciones, sistemas detectores de marcha atrás, sistemas de señal de parada de emergencia y de frenado de emergencia.

1.6 El CESE también aprueba que los vehículos pesados y los autobuses estén obligatoriamente equipados con un sistema de detección y advertencia de la presencia de usuarios vulnerables de la vía pública que estén muy cerca de las partes delantera y lateral del vehículo, que se diseñen y construyan de manera que se mejore la visibilidad de los usuarios vulnerables de la vía pública desde el asiento del conductor y que estén equipados con un sistema de advertencia de abandono del carril. Además, recibe con satisfacción la obligación adicional de diseñar y construir autobuses que también sean accesibles para las personas con movilidad reducida, incluidas las personas en silla de ruedas.

1.7 En cambio, se pregunta por qué motivo la Comisión no impone la instalación de alcoholímetros antiarranque y se limita a prever simplemente la interfaz para la instalación de este dispositivo. El CESE considera que la colocación de un alcoholímetro debe ser una obligación y no una opción.

1.8 Por otra parte, el CESE recomienda que se incluyan registradores de eventos (accidentes) también para los camiones, vehículos pesados y autobuses, dado que, pese a que los tacógrafos facilitan ya una serie de datos sobre la conducción, estos no memorizan datos esenciales durante un accidente ni después de que ocurra.

1.9 Por último, el CESE lamenta que los sistemas de seguridad que son más estrictos que los que impone la legislación europea, aquellos que instalan los fabricantes de forma voluntaria, se limiten a menudo a los modelos de gama alta, en detrimento de los modelos más baratos, que quedan desprovistos de medidas de seguridad avanzadas no obligatorias. De lo anterior se deduce que no todos los ciudadanos de la UE tienen acceso a automóviles con un nivel de seguridad equivalente. A fin de remediar esta situación, el CESE recomienda a la Comisión Europea que exija, respecto del Reglamento analizado y en general, que se adapten las normas europeas a la evolución tecnológica en el menor plazo de tiempo posible.

1.10 Lo anterior también se aplica a los vehículos pesados y los autobuses, en especial en lo que respecta al sistema de detección y advertencia de la presencia de usuarios que estén muy cerca de las partes delantera y lateral del vehículo, cuya instalación ya se prevé en la propuesta de Reglamento objeto de examen, pero que deberá tener carácter obligatorio en el menor plazo de tiempo posible.

2. Introducción

2.1 A lo largo de los últimos decenios, la seguridad vial ha mejorado significativamente sobre todo gracias a sistemas de seguridad avanzados a bordo de los vehículos, la mejora de las infraestructuras viales, el refuerzo del código de circulación, las campañas de sensibilización de los conductores y la rapidez y competencia de los servicios de emergencia.

2.2 Sin embargo, sigue habiendo grandes diferencias entre los distintos Estados miembros pese a los esfuerzos de la Comisión que, a través de diferentes programas y directrices, intenta armonizar las normas de seguridad en toda la Unión Europea.

2.3 Así, por ejemplo:

- las señales de tráfico y la edad mínima para conducir no son las mismas en todas partes;
- la utilización del teléfono móvil al volante con ayuda de un sistema «manos libres» está permitida en algunos países;
- la tasa de alcoholemia permitida varía desde la tolerancia cero hasta un enfoque algo permisivo en función de los Estados miembros;
- los límites de velocidad son diferentes;
- los equipos de seguridad requeridos para los ciclistas (casco) y para los conductores (chaleco de seguridad fluorescente, triángulo de señalización de peligro, botiquín de primeros auxilios, extintor) no son los mismos en todas partes.

2.4 En 2017 la cifra de víctimas mortales en las carreteras de la UE ascendió a 25 300, lo que supuso un descenso del 2 % en un año ⁽¹⁾, cifra que sigue siendo claramente insuficiente para reducir de forma significativa la cantidad de muertes en la carretera ⁽²⁾ a fin de aproximarse al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera de aquí a 2050.

2.5 Alrededor de 135 000 personas resultaron gravemente heridas el año pasado ⁽³⁾, de las cuales muchas eran peatones, ciclistas y motociclistas, a quienes la Comisión considera usuarios especialmente «vulnerables».

2.6 Según la Comisión Europea, el coste socioeconómico de los accidentes de carretera se calcula en 120 000 millones EUR al año (tratamientos médicos, incapacidad laboral, etc.).

⁽¹⁾ Comunicado de prensa de la Comisión de 10 de abril de 2018 IP/18/2761.

⁽²⁾ Comunicado de prensa de la Comisión de 10 de abril de 2018 IP/18/2761.

⁽³⁾ Comunicado de prensa de la Comisión de 10 de abril de 2018 IP/18/2761.

3. Propuesta de la Comisión

3.1 La iniciativa analizada forma parte del tercer paquete de movilidad «Europa en movimiento», que pretende hacer que la movilidad europea sea más segura y accesible, que la industria europea sea más competitiva y que los empleados europeos estén más seguros, así como lograr una mejor adaptación a la obligación de luchar contra el cambio climático, en especial mediante un refuerzo de los requisitos relativos a las funciones de seguridad en los vehículos de carretera.

3.2 En vista de que las disposiciones actuales sobre el procedimiento de homologación de tipo de los vehículos de la UE, en el marco de la seguridad de los peatones y de la seguridad del hidrógeno, están superadas en gran medida por la evolución tecnológica, los Reglamentos (CE) n.º 78/2009 (seguridad de los peatones), (CE) n.º 79/2009 (vehículos de motor impulsados por hidrógeno) y (CE) n.º 661/2009 (requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor) se derogan y sustituyen por las disposiciones equivalentes de los Reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y sus modificaciones a los que la Unión haya dado su voto favorable o que la Unión aplique de acuerdo con la Decisión 97/836/CE.

3.3 En general, se mantiene el ámbito de aplicación del Reglamento de seguridad general de los vehículos (RSG), aunque, en el contexto de las funciones de seguridad de los vehículos actualmente aplicables y de las exenciones conexas, el ámbito de aplicación se ha ampliado para incluir todas las categorías de vehículos y eliminar las exenciones correspondientes vinculadas a vehículos utilitarios deportivos (*sport utility vehicle*) y furgonetas.

3.4 El proyecto de Reglamento establece los requisitos técnicos generales para la homologación de tipo de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes y proporciona una lista de áreas de seguridad para las que se desarrollan (o deben desarrollarse) normas detalladas en el Derecho derivado. Todos los Reglamentos de seguridad vial de la CEPE aplicables de forma obligatoria en la UE se recogen en un anexo del proyecto de Reglamento que se examina.

3.5 Esta propuesta también prevé facultar a la Comisión para definir normas y requisitos técnicos detallados mediante actos delegados.

3.6 El actual ámbito de aplicación de la obligación de instalar en los turismos un sistema de control de la presión de los neumáticos se amplía a todas las categorías de vehículos.

3.7 Una serie de funciones avanzadas de seguridad, como el asistente de velocidad inteligente, los sistemas de monitorización de la somnolencia y la atención del conductor y de reconocimiento de distracciones del conductor, el detector de marcha atrás, la señal de parada de emergencia, la interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque y el sistema avanzado de frenado de emergencia, son obligatorias para todos los vehículos.

3.8 Además, los turismos y los vehículos comerciales ligeros deberán estar equipados con lo siguiente:

- registrador de datos de eventos (accidentes);
- sistema de mantenimiento del carril, y
- protección delantera diseñada y construida para ofrecer a los usuarios vulnerables de la vía pública una zona ampliada de protección contra impactos en la cabeza.

Los camiones y los vehículos pesados (categorías N2 y N3) y los autobuses (categorías M2 y M3) deberán estar equipados con lo siguiente:

- sistema de detección y advertencia de la presencia de usuarios vulnerables de la vía pública que estén muy cerca de las partes delantera y lateral del vehículo, así como estar diseñados y construidos de manera que se mejore la visibilidad de los usuarios vulnerables de la vía pública desde el asiento del conductor, y
- sistema de advertencia de abandono del carril.

Los autobuses deben, además, diseñarse y construirse para que sean accesibles para las personas con movilidad reducida, incluidas las personas en silla de ruedas.

Los vehículos impulsados por hidrógeno deben ser conformes con los requisitos recogidos en el anexo V del Reglamento objeto de examen.

Por lo que respecta a los vehículos automatizados, deben seguir desarrollándose normas y disposiciones técnicas detalladas como base para el despliegue de vehículos automatizados.

4. Observaciones generales

4.1 El CESE felicita a la Comisión por su iniciativa destinada a imponer una nueva gama de medidas de seguridad avanzadas como equipamiento de serie para los vehículos de carretera. Sin embargo, recuerda que, además de revisar las normas mínimas obligatorias para los vehículos nuevos que se venden en el mercado europeo, es necesario animar, o incluso obligar, a los ciudadanos de la UE a que asuman la responsabilidad principal sobre su propia seguridad y la de los otros usuarios de la vía pública en la UE mediante la adopción de un comportamiento adecuado.

4.2 Se corre el riesgo de que, por sí solas, las nuevas medidas relativas a los dispositivos de seguridad a bordo de los vehículos, por útiles y esenciales que sean, solo tengan un efecto limitado sobre la reducción contemplada de accidentes graves de carretera, si no se toman otras medidas complementarias en materia de comportamiento de los usuarios, condiciones laborales y capacidades de los conductores profesionales e infraestructuras viarias. La persistencia de un número elevado de accidentes de carretera, que se traduce en un número elevado de muertes y de lesiones graves, exige un ajuste dinámico adicional de la política en materia de seguridad vial en cuyo marco, además del refuerzo de los requisitos relativos a las funciones de seguridad en los vehículos de carretera y medidas preventivas, se adopten también medidas disuasorias dirigidas a todos aquellos que no respeten las normas y que pongan en peligro su vida y la de los demás.

4.3 El CESE opina que, aunque se deben fomentar entre los conductores las tecnologías de interacción, así como los sistemas de transporte inteligente (STI), no podemos esperar que la movilidad del futuro, en especial los sistemas de transporte inteligente y la conducción completamente automatizada, responda en el corto y medio plazo a los desafíos a los que nos enfrentamos en la actualidad.

4.4 Según la Comisión, el marco revisado estará mejor adaptado para aumentar la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública. El artículo 3, apartado 1, del Reglamento objeto de examen define al usuario vulnerable de la vía pública como «un usuario de la vía pública que conduce un vehículo de motor de dos ruedas o un usuario de la vía pública no motorizado, como un ciclista o un peatón». En opinión del CESE esta definición no abarca a todas las categorías de «alto riesgo», entre otras, a las personas que presentan una fragilidad intrínseca vinculada a la edad (niños, personas de edad avanzada) o a una discapacidad.

4.5 Es obvio que los riesgos a los que se exponen los usuarios de la vía pública se deben en su mayoría al comportamiento de los conductores (exceso de velocidad, abuso del alcohol o de los estupefacientes, utilización de dispositivos electrónicos portátiles durante la conducción de un vehículo, momentos de distracción, estado físico de los conductores, periodos de conducción demasiado largos, incumplimiento de los periodos de descanso) y a infraestructuras inadecuadas (falta de instalaciones reservadas a los peatones, falta de alumbrado adaptado a las circunstancias).

4.6 Así pues, el CESE aprueba que, a fin de evitar parte de esos peligros, la Comisión imponga la instalación sistemática de los siguientes elementos en los vehículos nuevos:

- un sistema de control adaptativo y asistente de velocidad inteligente que, además de contribuir a la seguridad, fomente una conducción que favorece el ahorro de combustible y que, de este modo, reduzca la contaminación;
- un sistema de control de la presión de los neumáticos;
- unos sistemas avanzados de monitorización de la somnolencia del conductor y de reconocimiento de distracciones.

4.7 En cambio, se pregunta por qué motivo la propuesta de Reglamento no impone la instalación de alcoholímetros antiarranque y se limita a prever la interfaz para la instalación de este dispositivo. Según un estudio de «Verband der TÜV e. V»⁽⁴⁾, el 11 % de los accidentes en 2016 fueron causados por conductores que se encontraban en estado de embriaguez. Conscientes de que la cantidad de casos de conducción en estado de embriaguez que no se detectan responde a una relación de 1 por cada 600, se calcula que la cantidad de accidentes derivados del abuso del alcohol supera el 25 %. El CESE considera que la colocación de un alcoholímetro no se debe limitar a los reincidentes a los que se ha retirado el permiso por orden de un tribunal por haber conducido en estado de embriaguez o bajo el efecto de estupefacientes, sino que debería ser obligatoria de manera general.

4.8 El CESE recomienda que se incluyan registradores de eventos (accidentes) también en los camiones y autobuses, dado que, pese a que los tacógrafos de esos vehículos facilitan ya una serie de datos sobre la conducción, estos no memorizan datos esenciales durante un accidente ni después de que ocurra.

4.9 Según el estudio de impacto de la Comisión, anexo a la propuesta de Reglamento analizada, se prevé que, a lo largo de un período de dieciséis años, la introducción de las nuevas funciones de seguridad que se examinan contribuya a evitar 24 794 víctimas mortales y 140 740 heridos graves. El CESE se pregunta si estas estimaciones, con cifras tan detalladas, no entrañan el riesgo de considerarse poco fiables y de socavar el valor añadido del estudio de impacto.

⁽⁴⁾ https://etsc.eu/wp-content/uploads/5_VdTÜV_DeVol_Brussels.PPT_17.06.18.pdf.

4.10 Por último, el CESE pone el foco de atención en el hecho de que los fabricantes desarrollan, de manera voluntaria, vehículos con normas de seguridad más elevadas que las impuestas por la legislación europea. Por desgracia, estas mejoras se suelen limitar a los modelos de gama alta vendidos en los principales mercados de los Estados miembros, en detrimento de los modelos más baratos, que quedan desprovistos de medidas de seguridad avanzadas no obligatorias. De lo anterior se deduce que no todos los ciudadanos de la UE tienen acceso a automóviles con un nivel de seguridad equivalente. A fin de remediar esta situación, el CESE recomienda a la Comisión Europea que exija que se adapten las normas europeas a la evolución tecnológica en el menor plazo de tiempo posible.

Lo anterior también se aplica a los vehículos pesados y los autobuses, en especial en lo que respecta al sistema de detección y advertencia de la presencia de usuarios que estén muy cerca de las partes delantera y lateral del vehículo (ángulo muerto), cuya instalación deberá tener carácter obligatorio en el menor plazo de tiempo posible.

Bruselas, 19 de septiembre de 2018.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Luca JAHIER
