



FERNANDO GARRIDO TOMÉ
*Instituto MAPFRE de Seguridad Vial
(Madrid)*

Comentarios a la Resolución «Prioridades de la seguridad vial de la Unión Europea (UE)»

SUMARIO

El pasado 18 de enero, el Parlamento Europeo aprobó una Resolución sobre la Comunicación que la Comisión envió el 17 de marzo de 2000 al Consejo, al propio Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones bajo el título «Prioridades de la seguridad vial de la UE-Informe de situación y clasificación de las acciones».

Palabras clave: Seguridad vial, tráfico, accidentabilidad.

Tras un breve análisis de los datos más graves en relación con el tráfico por carretera, el Parlamento reflexiona sobre los principales problemas que caracterizan la actual situación de la seguridad vial. La Resolución finaliza con una serie de propuestas para intentar mejorar esta situación de cara a los próximos años.

Los 42.000 muertos y 1,7 millones de heridos que se producen cada año en el ámbito de la Unión Europea hacen que se considere la seguridad vial un problema de salud pública de primer

orden. Por otra parte, los costes socio-económicos, superiores a 160.000 millones de euros/año, y las perspectivas de fuerte incremento para los próximos años en el tráfico por carretera, junto con el negativo cambio de tendencia en la siniestralidad, refuerzan la idea de que no es suficiente lo que se ha realizado hasta ahora, sino que hay que hacer algo más.

Los 42.000 muertos y los 1,7 millones de heridos que se producen cada año en el ámbito de la Unión Europea hacen que se considere a la seguridad vial un problema de salud pública de primer orden.

Para ello no basta con la actuación de las distintas Administraciones Públicas, es necesario que toda la sociedad se movilice con un mismo objetivo: reducir las dramáticas cifras de siniestralidad. Los fabricantes de vehículos, las empresas de transporte, las compañías de seguros y, en particular, los propios usuarios de la carretera comparten responsabilidad. Sin embargo, existen importantes diferencias entre los distintos países. Todos los Estados miembros deberían reducir progresivamente las disparidades existentes, hasta llegar al nivel de los países con mejores resultados.

Con el objetivo de poder alcanzar esta meta, y tras lamentarse de las escasas medidas aplicadas en el segundo programa de acción (1997-2001), el Parlamento considera prioritarias las siguientes acciones para lo que resta de año:

- Realizar una propuesta legislativa tendente a que los vehículos incorporen frontales más seguros de cara a los peatones y ciclistas.
- Realizar una propuesta legislativa que considere obligatorios los limitadores de velocidad en los vehículos de mercancías de más de 3,5 toneladas.
- Ampliar el programa EuroNCAP para que se evalúen los efectos de los vehículos en peatones y ocupantes.
- Apoyar las campañas en favor de la utilización del cinturón, condiciona-

das a la actividad de vigilancia al respecto.

- Apoyar el desarrollo de la base de datos de la Unión Europea sobre accidentes de carretera, de un sistema electrónico de información sobre SV y de la investigación sobre lesiones causadas por accidentes.

A continuación, el Parlamento respalda el establecimiento del límite de alcohol en sangre en 0,5 gramos/litro y solicita a los países miembros medidas para garantizar el cumplimiento de dicho límite.



Hay que reducir las dramáticas cifras de siniestralidad.



El límite máximo de alcohol en sangre de 0,5 gr/litro, debe ser garantizado por todos los países.

En los siguientes apartados de la Resolución se solicita a la Comisión el establecimiento de un nuevo programa de seguridad vial (2002-2010) con el objetivo de reducir el número de muertes en cifras concretas y en el que se definan las principales estrategias para alcanzar dicho objetivo. Además, se pide que dicho programa aborde los problemas más importantes comunes a todos los Estados: velocidad, alcohol, cinturón de seguridad, casco, falta de formación..., y que cada Estado establezca su propio plan para contribuir a alcanzar los objetivos.

La Resolución finaliza haciendo referencia a aspectos fundamentales de la seguridad vial a los que no se había hecho mención en ningún punto anterior. Así, propone que se refuercen las campañas informativas y de mentalización a todos los niveles, que se incluyan directrices para mejorar la asistencia médica a las víctimas, que se investigue qué tipo de controles y sanciones podrían conseguir un mayor respeto de velocidad, que se mejore la educación/formación de las personas que acceden al permiso de conduc-

El Parlamento respalda el establecimiento del límite máximo de alcohol en sangre en 0,5 gramos/litro y solicita a los países miembros medidas para garantizar el cumplimiento de dicho límite.

ción, y pide a los fabricantes de automóviles que diseñen vehículos con equipamiento de seguridad de serie.

Se trata, en fin de una Resolución cuyo contenido no tiene desperdicio. Hace referencia a todos los aspectos fundamentales de la seguridad vial y trata de alentar tanto a la Comisión como a los Estados miembros para que sigan trabajando en medidas de seguridad vial más de lo que han hecho hasta ahora.

Sin embargo, nuevamente falta algo. Nos encontramos con, recomendaciones, opiniones, consejos... Creemos que sería necesario que la Unión Europea diese un paso más en materia de seguridad vial y elaborase normas de obligado cumplimiento para los países miembros. Normas en las que se regulasen los factores más importantes que contribuyen a la actual inseguridad vial y que, sin duda, contribuirían a mejorarla.

NOTA: Dada la importancia que para la Seguridad Vial tiene el citado documento que ha dado origen a estos comentarios, se reproduce a continuación el texto íntegro del mismo.

PARLAMENTO EUROPEO. 2000-2001

Textos aprobados en la sesión
del Jueves 18 de enero de 2001

Prioridades de la seguridad vial. A5-0381/2000

Resolución del Parlamento Europeo sobre la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones «Prioridades de la seguridad vial de la UE-Informe de situación y clasificación de las acciones» [COM(2000) 125-C5-0248/2000-2000/2136(COS)].

El parlamento Europeo,

– Vista la Comunicación de la Comisión [COM(2000) 125-C5-0248/2000],

– Vista la propuesta de la Comisión de una directiva del Consejo sobre el índice máximo permisible de concentración de alcohol en la sangre de conductores de vehículos [COM(1988) 707¹],

– Vistas sus anteriores resoluciones sobre la seguridad vial y en particular su Resolución de 11 de marzo de 1998 sobre «Promoción de la seguridad vial en la UE-programa para 1997-2001»²,

– Vista la resolución del Consejo de 26 de junio de 2000 sobre la mejora de la seguridad vial,

– Visto el apartado 1 del artículo 47 de su Reglamento,

– Visto el informe de la Comisión de Política Regional, Transporte y Turismo (A5-0381/2000),

A. Considerando que el 95 por 100 de todos los accidentes de tráfico ocurre en la carretera; que, como resultado de estos accidentes, más de 42.000 personas pierden la vida cada año en la Unión Europea y se producen más de 1,7 millones de heridos, de los cuales varios miles acaban sufriendo una discapacidad grave, lo cual es una situación totalmente inaceptable y que es vital tratar de atajar,

B. Considerando que la inadecuada seguridad vial debe considerarse un problema de salud pública de primer orden, dado el número de muertos y heridos debido a accidentes en la carretera, que causan graves daños físicos, psicológicos y materiales a las víctimas, a sus familias y a la sociedad en general,

C. Considerando que el número de accidentes graves y con resultado de muerte ha disminuido en la última década en la UE, pero que esta tendencia parece retroceder; que se espera un aumento sustancial del tráfico por carretera en los próximos años y que ello constituye una razón para incrementar las acciones,

D. Considerando que los accidentes de carretera son la causa de muerte más común entre niños y jóvenes, y de hecho entre todos los ciudadanos de la UE menores de cuarenta y cinco años, lo cual produce efectos devastadores no sólo en las familias, sino también en la sociedad en general,

E. Considerando que los grupos más vulnerables de usuarios de la carretera, como los jóvenes y las personas de edad avanzada, los peatones y los ciclistas, así como los motociclistas, corren los mayores riesgos; que la separación del tráfico motorizado, por una parte, y de los peatones y ciclistas, por otra, reduce el riesgo de accidentes,

F. Considerando el particular dramatismo de los accidentes de carretera acaecidos en los últimos años en el interior de los túneles de carretera, como fue el caso del túnel del Mont Blanc y del Tauern en Austria, que ha hecho necesario un verdadero y propio replanteamiento de las medidas de seguridad activas y pasivas para poder transitar con tranquilidad por los túneles de carretera en servicio y en construcción;

G. Considerando que los principales problemas en los que deben centrarse las estrategias de seguridad vial son comunes a todos los Estados miembros; que existen diferencias significativas en lo que respecta a las muertes en carretera y que, por consiguiente, pueden realizarse avances importantes hacia el objetivo de re-

(1) DOC 25 de 31-11-1989, p. 9.

(2) DOC 104 de 6-4-1998, p. 139.

ducir progresivamente las disparidades hasta llegar al nivel de los países con mejores resultados; que existen diferencias significativas en el número de muertes entre el transporte por carretera y otros medios de transporte, y que el sector del transporte por carretera debe aproximarse al mismo nivel de seguridad que otros modos de transporte,

H. Considerando que la UE tiene obligaciones, establecidas de forma explícita en el Tratado, de actuar con competencias exclusivas en el ámbito de la seguridad vial con el fin de garantizar un nivel de protección elevado en materia de requisitos técnicos de automóviles y motos (artículo 95); que es competente para actuar en cualquier otro ámbito de la seguridad vial en el que la UE pueda conseguir un valor añadido con respecto a los esfuerzos de los Estados miembros (artículo 71); que desde la década de los ochenta es competente en diversos ámbitos, como el uso del cinturón de seguridad en los automóviles y la expedición de permisos de conducir,

I. Considerando que la adopción por la UE de medidas destinadas a incrementar la seguridad en el transporte es un objetivo explícito de la política común de transportes y debe ser un elemento de la política de transportes plenamente incorporado en la política común sobre movilidad sostenible,

J. Considerando que las estimaciones más precisas de los costes socioeconómicos totales de los accidentes de carretera en la UE (incluyendo estimaciones de los accidentes no mortales no reseñados) superan los 160.000 millones de euros al año, es decir, casi el 2 por 100 del PIB; que la atribución de un coste económico a las muertes y daños en la carretera muestra que los costes de prevención de accidentes son muy inferiores a los costes económicos de los accidentes, y que, por consiguiente, la asignación de recursos adicionales, tanto en términos de personal como de presupuesto, está plenamente justificada a nivel local, nacional y de la UE,

K. Considerando que dicha política puede requerir inversiones importantes para la planificación y construcción de un sistema seguro de tráfico; que, no obstante, pueden aplicarse rápidamente medidas de ingeniería vial de bajo coste, tal como los laterales (guardarraíles) benignos, que mejoren la seguridad del tráfico de manera significativa, al igual que la elaboración y el fomento de orientaciones técnicas basadas en las mejores prácticas, pero que los guardarraíles, sin embargo, deberán cumplir los criterios específicos de seguridad necesarios para los motociclistas,

L. Considerando que los accidentes de carretera son, en general, el resultado de fallos en el sistema de tráfico; que dicho sistema debe estar diseñado para responder a las necesidades, errores y puntos vulnerables de los usuarios de la carretera, así como de las infraestructuras, de las que son responsables los diseñadores,

M. Considerando que la mejora de la seguridad vial es una responsabilidad sobre el diseño, el funcionamiento

y la utilización de los sistemas de tráfico; que la industria de los vehículos de motor, las empresas de transportes y las compañías de seguros, y, en particular, los propios usuarios de la carretera también tienen una responsabilidad especial en la mejora de la seguridad vial,

N. Considerando que una política eficaz de seguridad vial exige un liderazgo político fuerte a todos los niveles, desde el municipal al nivel de la UE,

O. Considerando los efectos perjudiciales universalmente reconocidos de la velocidad excesiva e inadecuada sobre la seguridad vial,

P. Considerando que el alcohol es la causa de al menos el 20 por 100 de las lesiones graves y mortales por accidente de tráfico y que mata cada año a 9.000 personas en la UE,

Q. Considerando que se ha demostrado que el consumo de medicamentos y de drogas es responsable de numerosos accidentes, del mismo modo que el consumo de alcohol,

R. Considerando que la adopción de medidas eficaces en relación con la seguridad de los vehículos, así como unos frontales de automóviles menos agresivos para los peatones y ciclistas, deben ser una prioridad de la Unión Europea, ya que es un ámbito de competencia exclusiva y puede reducir enormemente el número de accidentes en cada uno de los Estados miembros,

S. Considerando que la planificación estratégica de la seguridad vial con objetivos cuantificados es esencial para lograr una mayor sensibilización política y proporcionar un punto de referencia para la adopción de medidas eficaces por parte de los responsables, y que el argumento en favor de los objetivos cuantificados es el mismo a nivel de la UE que a nivel nacional, regional o local,

T. Considerando que, aunque el primer y el segundo programa de acción han tenido como resultado numerosas acciones útiles, las medidas adoptadas hasta ahora han sido medidas principalmente ad hoc que no están a la altura de la magnitud e importancia del problema de la seguridad vial,

1. Afirma que la mejora de la seguridad de todos los modos de transporte, así como la asignación de los recursos financieros necesarios para este fin, debe ser una de las principales prioridades de la política de transportes;

2. Lamenta que se haya aplicado un número tan escaso de medidas previstas en el segundo programa de acción sobre seguridad vial y que la lista de prioridades se haya presentado cuando no queda tiempo para que termine el programa;

3. Considera que las medidas siguientes deben considerarse prioritarias en el escaso período de tiempo disponible:

a) Adopción de una propuesta legislativa que haga obligatorias las cuatro pruebas de subsistema desarrolladas en los veintidós años del programa de investiga-

ción y desarrollo de la UE con vistas a introducir sin mayor demora frontales de vehículos más seguros para los peatones y ciclistas,

b) Adopción de una propuesta legislativa que exija la instalación de limitadores de velocidad en los vehículos para el transporte de mercancías pesadas de más de 3,5 toneladas,

c) Continuación del apoyo al programa europeo de evaluación de nuevos vehículos (EuroNCAP), solicitando a la Comisión que exija que el EuroNCAP examine la posibilidad de combinar las evaluaciones de peatones y ocupantes del vehículo con el fin de proporcionar a los compradores de vehículos, que son a la vez peatones y usuarios de vehículos, una evaluación global del resultado. Además, sería importante incorporar el actual EuroNCAP a un programa de evaluación más amplio, que tuviera en cuenta más aspectos de la seguridad, en especial de la seguridad de los usuarios vulnerables,

d) Apoyo a las campañas en favor de la utilización del cinturón de seguridad y petición a la Comisión de que las condicione a la actividad de vigilancia de su respeto por parte de la policía, con el fin de asegurar la mejor relación coste-beneficio y cambios del comportamiento; apoyo al desarrollo de una especificación de dispositivos sonoros inteligentes que recuerden que debe usarse el cinturón de seguridad con vistas a su instalación obligatoria en la UE,

e) Recomendación de la UE sobre las mejores prácticas relativas a medidas de bajo coste, diseño de arce- nes benignos y políticas de información y supresión de puntos negros, con una petición a la Comisión de ampliar esta serie para incluir en el programa actual la gestión de la seguridad urbana (en especial, medidas destinadas a crear un entorno seguro para los usuarios vulnerables), la reducción de velocidad y auditorías sobre seguridad,

f) Apoyo al desarrollo de la base de datos de la UE sobre accidentes de carretera, al desarrollo de un sistema electrónico de información sobre seguridad vial en la UE (incluido un mapa de puntos negros) y al desarrollo de la investigación sobre lesiones causadas por accidentes de carretera, así como sobre las normas y la telemática aplicables a los vehículos.

4. Considera que una recomendación de la UE sobre límites máximos de alcohol en la sangre no es la respuesta adecuada a la necesidad de reducir las importantes diferencias que existen en este ámbito entre los Estados miembros y aprovecha la oportunidad para reafirmar el respaldo del Parlamento a la propuesta ya existente sobre un límite máximo común de 0,5 mg/ml; pide a los Estados miembros que adopten medidas para garantizar un respeto más estricto de los citados límites máximos y confirma la necesidad de establecer disposiciones para la normalización de los aparatos utilizados para medir el grado de alcoholemia; debe fomentarse asimismo el desarrollo de dispositivos que im-

pidan el arranque de los vehículos en caso de que se sobrepase el grado de alcoholemia autorizado;

5. Insiste en la necesidad de que la Comisión llegue a una conclusión sobre la instalación obligatoria de luces de circulación de día en motocicletas y automóviles;

6. Considera que ni una sola muerte en las carreteras europeas es justificable y que, por consiguiente, el objetivo a largo plazo debe ser que ningún ciudadano europeo muera o sufra lesiones graves en el sistema de transporte por carretera; el riesgo de muerte o lesiones es mucho más alto en el sistema de transporte por carretera que en otros modos de transporte y, por consiguiente, el nuevo programa de acción debe prever el mismo nivel de seguridad que en otros modos de transporte; considera que debe iniciarse lo antes posible el trabajo sobre un nuevo programa de acción sobre seguridad vial para el período 2002-2010, con objetivos claramente definidos;

7. Hace hincapié en que la Comisión, de acuerdo con la resolución aprobada por el Parlamento Europeo el 11 de marzo de 1998, debe establecer en el próximo programa de seguridad vial 2002-2010 un objetivo común de reducción de las muertes que constituya un reto pero que sea factible y que tenga en cuenta tanto los objetivos nacionales existentes para 2010 como el valor añadido de las medidas que se adopten a nivel de la UE; caso de producirse una revisión de los objetivos y programas de los Estados miembros, dicha revisión podría efectuarse a medio camino de la realización del programa. Este objetivo debería ajustarse cuando se produzca la ampliación de la Unión;

8. Considera que el próximo programa de seguridad vial para el período 2002-2010 debe definir con claridad las principales prioridades, plantearse sistemáticamente el problema de la seguridad vial y utilizar todas las estrategias posibles: prevención de accidentes, prevención de lesiones y cuidados post-accidente; este programa debe también definir no sólo las medidas que se incluyen en el ámbito de competencia exclusiva de la UE, sino también las que generen valor añadido a lo que pueda alcanzarse a nivel de cada uno de los Estados miembros; pide, además a la Comisión que presente cada tres años un informe en el que evalúe en qué medida se han cumplido estos objetivos principales;

9. Pide a la Comisión que examine la cuestión relativa a las condiciones laborales de los conductores profesionales y que, en el nuevo programa, trate temas como, por ejemplo, la acumulación de fatiga al conducir, el horario de trabajo, el alcohol y las drogas; opina que la legislación actual en materia de tiempo de conducción y tiempo de descanso no basta para garantizar a los conductores horarios de trabajo aceptables, señala que, dentro de la UE, han de mejorarse y armonizarse el control y la aplicación de la legislación pertinente;

10. Opina que debe proseguirse el proceso de armonización en favor de normas de construcción y uso de galerías y túneles, y para reforzar la seguridad de los ya

existentes, para proteger a los usuarios, también con campañas informativas más estrictas para la clasificación de las sustancias peligrosas que transitan por túneles;

11. Considera que los Estados miembros y los países candidatos deben establecer programas nacionales de seguridad vial que incluyan estrategias sobre la manera en que vayan a alcanzar sus objetivos; la Comisión debe encargarse de la coordinación e informar sobre los logros de los Estados miembros, así como hacer públicos los resultados cada año;

12. Considera que el próximo programa de seguridad vial debe abordar los principales problemas relacionados con la seguridad vial comunes a todos los Estados miembros, entre los que se incluyen los siguientes: velocidad excesiva e inapropiada, exceso de alcohol o de cualquier otra sustancia que pueda influir negativamente en la conducción, alto riesgo de accidente entre los conductores jóvenes poco experimentados, educación permanente desde temprana edad en cuanto a comportamiento en carretera, formación, falta de utilización de los equipos de protección, tales como cinturones de seguridad y cascos, falta de medidas respecto a los puntos de alto riesgo de accidente, vehículos e infraestructura sin protección suficiente contra los accidentes;

13. Opina que, además del refuerzo y la mejora de la seguridad de las infraestructuras viales y de los vehículos, debe mejorar la mentalización en materia de seguridad de los usuarios, en particular el comportamiento al volante; por tanto, propone que se refuercen a todos los niveles las medidas y campañas a este respecto; pide que estas medidas se dirijan de forma particular a los grupos más propensos a sufrir accidentes de tráfico;

14. Considera, en lo que respecta a las medidas para reducir las consecuencias de los accidentes, que la promoción del uso del casco por los motoristas debe constituir también una prioridad máxima a nivel comunitario, como sucede ya con el uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de sujeción para los niños; considera, por tanto, que la campaña de información y promoción dirigida a los jóvenes motoristas europeos debe ir acompañada de una recomendación de los Estados miembros, con el fin de que las distintas legislaciones nacionales contemplen la obligación del uso del casco en los ciclomotores, con independencia de la edad del motorista y del tipo de vehículo;

15. Considera que una política de la UE en materia de seguridad vial debe incluir también medidas de salvamento, cuidados y rehabilitación, así como directrices para mejorar la asistencia médica a las víctimas y proporcionar una mejor ayuda en el ámbito jurídico y social a las víctimas y a sus familias;

16. Pide a la Comisión –dado que el incumplimiento de los límites de velocidad es un problema tan extendido que se requiere una acción más enérgica para mejorar la seguridad vial– que examine qué tipo de con-

troles y de sanciones importantes podrían conseguir un respeto significativamente mayor de los límites de velocidad; sobre la base de este análisis, la Comisión debe formular recomendaciones concretas a los Estados miembros como parte del nuevo programa de acción;

17. Subraya que la experiencia y las aptitudes contribuyen a una conducción más segura; observa asimismo que en la UE se producen 10.000 muertes de personas de entre quince y veinticuatro años y pide a la Comisión que, en su próxima propuesta sobre permisos de conducción, subraye la necesidad de una educación de calidad en toda la Unión y examine la posibilidad de establecer un sistema de aprendizaje progresivo y con requisitos más estrictos para los conductores con permiso reciente;

18. Recuerda sus anteriores resoluciones sobre el hecho de que la UE debe exigir una auditoría obligatoria sobre seguridad y una evaluación del impacto de la seguridad en todas las infraestructuras de transporte financiadas por la UE;

19. Apoya la recomendación de la Comisión de alentar a los Estados miembros y a las autoridades regionales y locales a que evalúen y hagan un seguimiento del gasto en medidas de seguridad vial, con el fin de compararlo con los ahorros derivados de las muertes evitadas y también para incrementar su inversión en este ámbito; considera, además, que la UE debe constituir un ejemplo con su línea presupuestaria sobre seguridad en el transporte;

20. Pide a los Estados miembros partes del Convenio de Schengen que completen el trabajo ya iniciado, con el fin de elaborar un acuerdo de cooperación sobre los procedimientos en materia de infracciones de tráfico y la ejecución de las sanciones correspondientes;

21. Considera que la política de seguridad vial debe situarse en el contexto de la política general de movilidad sostenible, que implica una utilización más integrada de todos los modos de transporte, la promoción de modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, como son el ferrocarril, la navegación interior, el transporte combinado y marítimo de corta distancia y la promoción del transporte público de pasajeros, a fin de reducir el impacto provocado por la motorización; considera necesario incluir los aspectos de protección del medio ambiente en la política de seguridad vial de la UE, con la evaluación de los efectos del ruido y la contaminación atmosférica generados por el tráfico por carretera en la salud pública y en el entorno urbano, y la adaptación de la política de seguridad vial a estos resultados;

22. Pide a los fabricantes de automóviles que diseñen vehículos con equipamiento de seguridad de serie;

23. Encarga a su Presidenta que transmita la presente resolución al Consejo, a la Comisión, al Comité Económico y Social, al Comité de las Regiones y a los Estados miembros. ■