

Bruselas, 20 de julio de 2010

## Programa de seguridad vial 2011-2020: medidas detalladas

La Comisión ha adoptado hoy un ambicioso programa de seguridad vial que persigue reducir a la mitad la cifra de muertes en accidentes de carretera en Europa en la próxima década. El programa formula una combinación de iniciativas nacionales y europeas centradas en la mejora de la seguridad de los vehículos y de las infraestructuras, así como del comportamiento de los usuarios de la vía pública.

Cifras clave:

- La seguridad vial es un tema social importante. En 2009 murieron en las carreteras de la Unión Europea más de 35 000 personas, es decir, el equivalente de una ciudad mediana.
- Por cada víctima mortal de las carreteras europeas, se calcula que hay cuatro heridos con lesiones que producen discapacidad permanente, tales como daños al cerebro o a la médula espinal, diez heridos graves y cuarenta leves.
- El coste económico estimado para la sociedad asciende a 130 000 millones de euros al año.

### El programa de seguridad vial (2011-2020) en detalle

Los objetivos estratégicos son siete:

#### **1. Mejora de las medidas de seguridad para los vehículos**

Ya se ha trabajado mucho en el período comprendido entre 2001 y 2010 en lo relativo a los dispositivos de seguridad «pasivos» para los vehículos, tales como los cinturones de seguridad y los colchones de aire (*airbags*). Entre 2011 y 2020 entrará en vigor una serie de nuevas medidas de «seguridad activa» para los equipos de seguridad, por ejemplo:

- Control electrónico de la estabilidad obligatorio (en coches, autobuses y camiones para reducir el riesgo de desestabilización o vuelco).
- Sistemas de advertencia de abandono del carril obligatorios (en camiones y autobuses).
- Sistemas de frenado automático de emergencia obligatorios (en camiones y autobuses).
- Recordatorios de cinturón de seguridad obligatorios (en coches y camiones).
- Limitadores de velocidad obligatorios en las furgonetas y vehículos comerciales ligeros (ya existen en los camiones).
- En el caso de los vehículos eléctricos, la Comisión presentará una serie de medidas concretas para establecer las normas técnicas de seguridad.
- La Comisión estudiará la posibilidad de ampliar la aplicación de sistemas avanzados de ayuda al conductor (por ejemplo, sistemas de advertencia de colisión), adaptándolos a los vehículos comerciales o privados.

- Desde 2003, se ha reforzado la legislación de la UE encaminada a reducir el riesgo de lesiones en los grupos de población más vulnerables, tales como los peatones o los ciclistas, haciendo obligatorios, por ejemplo, los elementos de absorción de energía en la parte delantera de los coches y los retrovisores sin ángulo muerto. Se tendrán que estudiar nuevas medidas técnicas en este ámbito.

Seguridad de los vehículos en carretera: inspección técnica de vehículos

- La Comisión reforzará la legislación de la UE sobre la inspección técnica de vehículos con vistas a establecer el reconocimiento recíproco de estas inspecciones, de manera que las realizadas en un Estado miembro se reconozcan en otro.

### **2. Construcción de una infraestructura viaria más segura**

- Solo se concederán fondos europeos a la infraestructura que se ajuste a las Directivas de seguridad vial y de seguridad de los túneles. Esto ya se aplica a la financiación de las RTE-T, pero la Comisión desea que se convierta en un principio general de cualquier financiación de la UE, por ejemplo, del Fondo de Cohesión.
- Se estudiará extender los principios de la legislación vigente de la UE sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras a las carreteras rurales de los Estados miembros. Esta legislación exige que los requisitos de seguridad se tengan en cuenta en las etapas de planificación y elaboración de preproyectos y proyectos al planearse una infraestructura. También contempla la realización de auditorías de seguridad de las infraestructuras, la localización de puntos negros e inspecciones. La extensión de estos principios a las carreteras rurales podría hacerse mediante un intercambio de buenas prácticas por parte de los Estados miembros.

### **3. Impulso de la tecnología inteligente**

- La Comisión propondrá nuevas especificaciones técnicas, de conformidad con la Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes, al efecto de que puedan intercambiarse fácilmente datos e información entre los vehículos, así como entre los vehículos y las infraestructuras (por ejemplo, facilitando información en tiempo real sobre los límites de velocidad, los flujos de tráfico y la congestión, así como el reconocimiento de peatones).
- La Comisión agilizará el despliegue del servicio *e-call* y estudiará ampliarlo a los motoristas, a los camiones pesados y a los autobuses.

### **4. Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera**

El usuario de la carretera es el primer eslabón en la cadena de seguridad y el más propenso a errores. Con independencia de las medidas técnicas que existan, la eficacia de las políticas de seguridad vial depende en última instancia del comportamiento de los usuarios. La educación, la formación y el cumplimiento de las normas son esenciales.

La Comisión colaborará con los Estados miembros para formular una estrategia común de educación y formación en materia de seguridad vial. A nivel de la UE, una de las prioridades será mejorar la calidad del sistema de formación y de concesión de permisos, sobre todo mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva de la UE sobre el permiso de conducción, de forma que se contemplen:

- Criterios mínimos para los instructores de conducción.
- La introducción de la conducción con acompañante en el proceso previo a la concesión del permiso (esto es, el establecimiento de la edad, la experiencia y las condiciones mínimas en los países que decidan utilizar este sistema).

- La posibilidad de introducir períodos de prueba después del examen de conducción (aplicándose controles más estrictos a los conductores que hayan obtenido su permiso recientemente).
- La posibilidad de contemplar la conducción ecológica en las pruebas teóricas y prácticas para una conducción más segura y limpia.

### **5. Mejor cumplimiento de las normas**

La eficacia de las políticas de seguridad vial depende en gran parte de la intensidad de los controles y del cumplimiento de las normas de seguridad. La aplicación de las normas sigue siendo un factor fundamental afin de establecer las condiciones para una reducción considerable del número de víctimas mortales y heridos. El exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y no abrocharse el cinturón de seguridad siguen considerándose las tres principales causas de mortalidad en accidentes de carretera. Algunas de las medidas nacionales y de la UE para intensificar los controles del cumplimiento de las normas serán las siguientes:

- Formulación por los Estados miembros de planes nacionales de aplicación (por ejemplo, objetivos en lo que se refiere a los temas prioritarios y a la exhaustividad de los controles a escala nacional).
- Campañas de sensibilización en toda la UE.
- En el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol, las multas deberían combinarse con medidas preventivas. Por ejemplo, la Comisión estudiará medidas legislativas que exijan la instalación obligatoria de dispositivos de bloqueo por alcoholemia (*alco-locks*) en casos profesionales concretos (por ejemplo, autobuses escolares) o en el marco de programas de rehabilitación (para los conductores profesionales y no profesionales) a raíz de la conducción en estado de ebriedad.
- La mayor infracción vial a nivel internacional sigue siendo el exceso de velocidad. La Comisión dará prioridad a la adopción de medidas jurídicamente vinculantes sobre el intercambio transfronterizo de información en el ámbito de la seguridad vial (la Directiva propuesta en 2008) para permitir la identificación y sanción de los infractores extranjeros de las normas relativas a los cinturones de seguridad, la velocidad, el alcohol y los semáforos.

### **6. Fijación de un objetivo relativo a las lesiones en accidentes de carretera**

La reducción del número de lesiones será una actuación prioritaria para Europa durante la próxima década. La Comisión formulará los elementos de una estrategia de acción global relativa a las lesiones producidas en accidentes de carretera y a los primeros auxilios, algunos de los cuales serán los siguientes:

- Formular definiciones comunes de las lesiones graves y leves para fijar objetivos con vistas al establecimiento de un objetivo común de la UE que formará parte de las orientaciones de seguridad vial 2010-2020.
- Fomentar el intercambio de buenas prácticas entre los Estados miembros en lo relativo a la reacción de los servicios de socorro en caso de accidente, así como contemplar la recopilación en toda la UE de datos y análisis sobre las lesiones.
- Estudiar el valor añadido de la creación e instalación de grabadores de datos sobre incidencias («cajas negras»), especialmente en los vehículos profesionales, para mejorar las investigaciones técnicas y el análisis de los accidentes.

### **7. Los motoristas como nuevo centro de atención**

La Comisión se centrará especialmente en las motocicletas y otros vehículos de dos ruedas. Mientras que en otros tipos de vehículos de transporte se han registrado disminuciones importantes del número de accidentes mortales y de lesiones con el paso del tiempo, las cifras correspondientes a los motoristas han bajado menos o incluso se han quedado igual.

Se pondrán medidas europeas para los vehículos de motor de dos ruedas:

- Introducir varias medidas de seguridad funcional del vehículo como, por ejemplo, la instalación obligatoria de sistemas avanzados de frenado, encendido automático de las luces de cruce y medidas actualizadas contra la manipulación (para que no puedan quitarse los controles de la velocidad) en determinadas clases de vehículos de motor de dos ruedas.
- Formular normas técnicas sobre los equipos protectores (por ejemplo, la ropa) y estudiar la viabilidad de equipar las motocicletas con un colchón de aire o de incluir uno en las ropas protectoras.
- Ampliar la legislación de la UE sobre las inspecciones técnicas de vehículos a las motocicletas y otros vehículos de motor de dos ruedas (inexistente en la actualidad).

### **Programa de acción de seguridad vial 2001-2010**

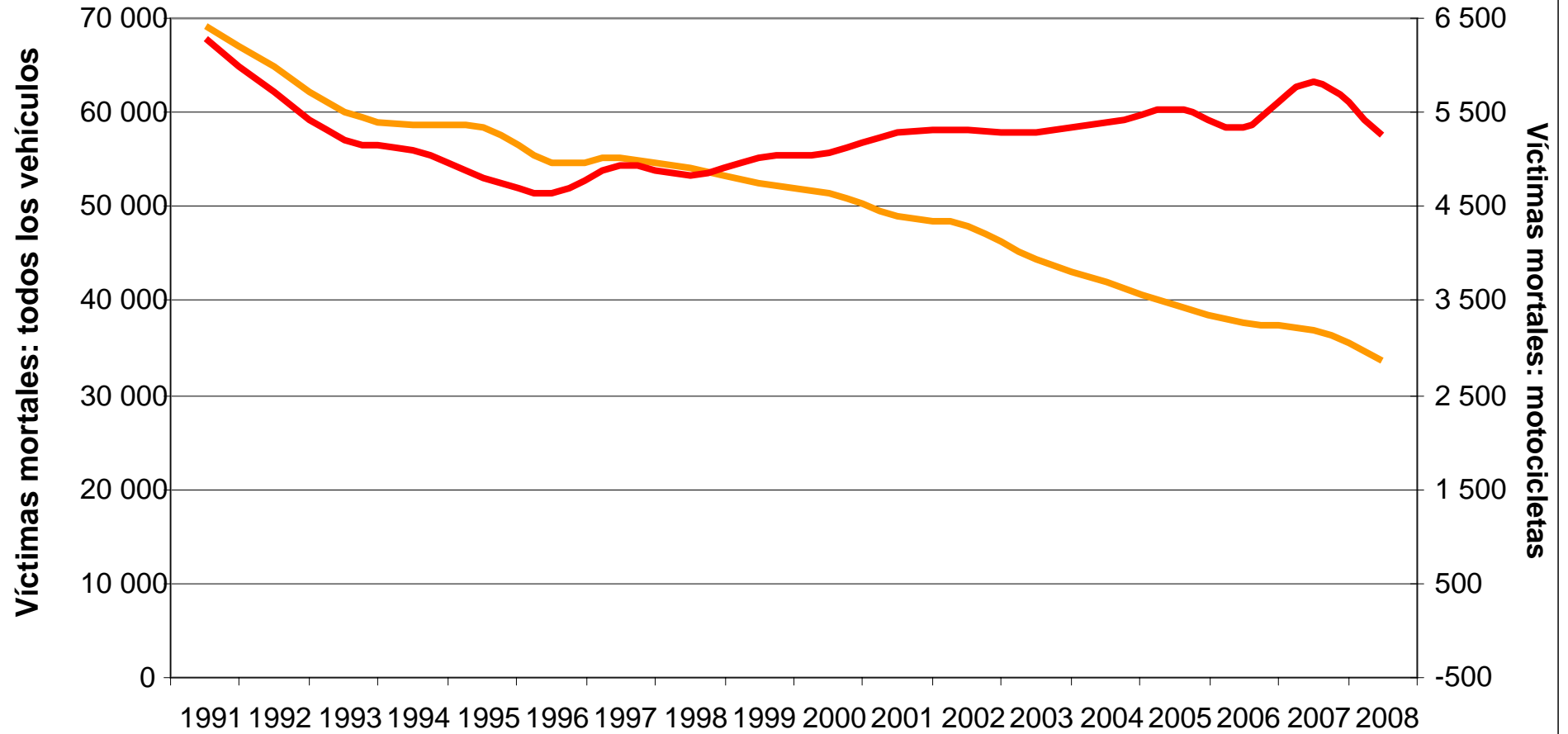
Aunque no se haya cumplido por completo el ambicioso objetivo fijado en 2001 de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de accidentes para 2010, se han registrado progresos significativos. Por ejemplo, se prevé que el número de muertes disminuya en más del 40 % (frente a la reducción en un 25 % en la década anterior). También ha bajado el promedio de muertes en accidentes de carretera por millón de habitantes, de 113 en 2001 a 69 en 2009 en los 27 Estados miembros actuales en su conjunto. Este número se acerca al nivel de los Estados miembros con mejores cifras en 2001 (el Reino Unido, Suecia y los Países Bajos con 61, 62 y 66 muertes por millón habitantes, respectivamente). El programa de acción de seguridad vial (2001-2010) ha sido un potente catalizador de los esfuerzos nacionales y de la UE por mejorar la seguridad vial.

### **Más información:**

[IP/10/970](#)

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2010\\_07\\_20\\_road\\_safety\\_2011\\_2020\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm)

## Evolución del número de fallecidos UE



Fuente: CARE (base de datos de la UE sobre los accidentes de carretera)

Todos los vehículos Solo motocicletas