

Resolución del Parlamento Europeo, de 27 de septiembre de 2011, sobre la seguridad vial europea 2011-2020 (2010/2235(INI))

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso» (COM(2009)0279),
- Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),
- Vistas la Comunicación de la Comisión titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» (COM(2010)0389),
- Vistas las Conclusiones del Consejo, de 2 y 3 de diciembre de 2010, sobre la Comunicación de la Comisión titulada «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» (16951/10),
- Visto el estudio de evaluación de la Comisión relativo al tercer Programa de acción europeo de seguridad vial(1),
- Visto el Dictamen del Comité de las Regiones titulado «Aplicación de las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial 2011-2020» (CdR 296/2010),
- Visto el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo titulado «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020» (CESE 539/2011),
- Vista la Resolución 64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 10 de mayo de 2010, titulada «Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo»,
- Vista su Resolución, de 29 de septiembre de 2005, sobre el 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(2),
- Vista su Resolución, de 27 de abril de 2006, sobre la seguridad vial – Un servicio eCall para todos(3),
- Vista su Resolución, de 18 de enero de 2007, sobre el tercer Programa de acción europeo de seguridad vial – balance intermedio(4),
- Vista su Resolución, de 23 de abril de 2009, sobre el Plan de acción relativo a sistemas de transporte inteligentes(5),
- Vista su Resolución, de 23 de abril de 2009, sobre un plan de acción sobre movilidad urbana(6),
- Vista su Resolución, de 18 de mayo de 2010, sobre las sanciones por infracciones graves de las normas sociales en el transporte por carretera(7),
- Vista su Resolución, de 6 de julio de 2010, sobre «Un futuro sostenible para los transportes»(8),
- Visto el artículo 48 de su Reglamento,
- Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0264/2011),

A. Considerando que en 2009 más de 35 000 personas fallecieron y 1 500 000 resultaron heridas en accidentes de tráfico en la Unión Europea,

B. Considerando que, estadísticamente, para cada accidente mortal se producen otros cuatro que causan discapacidades permanentes, diez que causan heridas graves y cuarenta que causan heridas ligeras,

C. Considerando que se calcula que los costes sociales provocados por los accidentes de tráfico se elevan a 130 mil millones de euros al año,

D. Considerando que no se ha alcanzado el objetivo fijado en el tercer Programa de acción de reducir a la mitad el número de fallecidos en accidentes de tráfico en la UE hasta finales de 2010, si bien ha disminuido considerablemente el número de fallecidos en las carreteras europeas,

E. Considerando que existe en la UE una tolerancia relativamente elevada con respecto a los accidentes de tráfico por carretera, y que cada año el número de víctimas mortales en este tipo de accidentes correspondería aproximadamente a la caída de 250 aviones de pasajeros con sus pasajes completos,

F. Considerando que, por una parte, deben realizarse mayores esfuerzos para reducir en mayor medida el número de víctimas de la carretera y, por otra, debe procurarse que la disminución progresiva del número de víctimas no lleve a una situación de indiferencia,

G. Considerando que la seguridad vial es una tarea que incumbe a la sociedad en su conjunto,

H. Considerando que solo se ha aplicado plenamente el 27,5 % de las medidas previstas en el tercer Programa de acción, y que, con el fin de mejorar la seguridad vial, es necesario definir objetivos y medidas mucho más ambiciosos que los propuestos hasta ahora por la Comisión Europea,

I. Considerando que todavía no se ha explotado plenamente el marco normativo de las directivas y reglamentos basados en datos científicos, y que la actual legislación europea puede contribuir a salvar vidas humanas,

J. Considerando que muchas medidas legislativas dirigidas a mejorar la seguridad vial, por ejemplo la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, ya han sido aprobadas y entrarán en vigor en los próximos años,

K. Considerando que la Comisión ha omitido presentar una propuesta de un nuevo programa de acción antes de que expirara el tercer Programa de acción europeo de seguridad vial,

L. Considerando que, con respecto al automóvil y por kilómetro recorrido, la probabilidad de morir en la carretera es nueve veces mayor para un peatón, siete veces para un ciclista y dieciocho veces para un motociclista,

M. Considerando que alrededor del 55 % de los accidentes mortales se produce en carreteras nacionales, el 36 % en zonas urbanas y el 6 % en autopistas,

N. Considerando que, si se incluyen los viajes de ida y vuelta al trabajo, el 60 % de los accidentes laborales mortales son accidentes de tráfico,

O. Considerando que la mortalidad en las carreteras ha disminuido constantemente, pero que se mantiene estable el número de accidentes mortales en los que se ven implicadas motocicletas, e incluso ha aumentado en muchas zonas,

P. Considerando que el transporte público de pasajeros es mucho más seguro que el transporte en vehículos particulares,

Q. Considerando que los puntos ciegos de los camiones representan un peligro mortal para ciclistas y peatones,

R. Considerando que la UE se ve confrontada a un cambio demográfico y debe prestarse especial atención a las necesidades de movilidad de las personas de más edad,

S. Considerando que las nuevas evoluciones técnicas en lo que se refiere, entre otros aspectos, a los vehículos híbridos y a la electrificación de los motores plantean nuevos desafíos para los servicios de socorro,

T. Considerando que es necesario coordinar estrechamente las medidas europeas, nacionales, regionales y locales,

U. Considerando que la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias dispone la realización de controles de seguridad vial y de inspecciones de la seguridad como parte del mantenimiento regular de las carreteras, y que dicha Directiva se aplica exclusivamente a las infraestructuras viarias de las redes transeuropeas (TEN-T), lo cual excluye de los efectos de una normativa reguladora muchas carreteras nacionales y locales,

V. Considerando que las inspecciones regulares de todas las carreteras europeas por las autoridades competentes constituye un elemento fundamental para la prevención de posibles peligros para los usuarios,

W. Considerando que, con el fin de mejorar la seguridad vial, es fundamental disponer de datos relativos a las causas de los accidentes, como demuestran, entre otros, los proyectos VERONICA,

Fundamentos

1. Acoge favorablemente la iniciativa de la Comisión, si bien le pide que, antes de finales de 2011 y sobre la base de las soluciones propuestas, elabore un programa de acción completo que incluya un catálogo detallado de medidas y un calendario e instrumentos de vigilancia precisos para controlar periódicamente los resultados de las medidas aplicadas, así como una evaluación intermedia;

2. Suscribe el punto de vista de la Comisión, que considera necesario un planteamiento coherente, global e integrado, con el fin de mejorar la seguridad vial, al tiempo que pide que los criterios relativos a la seguridad vial se integren en todos los ámbitos de acción pertinentes, como la educación, la salud, el medio ambiente, la política social y la cooperación judicial y policial;

3. Pide a la Comisión que mejore las condiciones generales para desarrollar y alentar el uso de medios de transporte más seguros y respetuosos con el medio ambiente, como los desplazamientos a pie, en bicicleta, en autobús o en tren;

4. Propone, con carácter prioritario, la creación hasta el año 2014 de la función de coordinador de la seguridad vial de la UE, integrada en la Comisión Europea, con el siguiente cometido:

- promover, desde su condición de personalidad reconocida en el ámbito de la seguridad del transporte por carretera, los actuales proyectos de seguridad vial y emprender nuevos proyectos innovadores partiendo de su experiencia, sus conocimientos y sus habilidades;

- coordinar las medidas de la política de seguridad vial en el seno de la Comisión y entre los Estados miembros;

- facilitar a un nivel político elevado la elaboración, la aplicación y la ejecución de políticas de seguridad vial eficaces y coherentes con los objetivos de la UE;

- supervisar proyectos concretos como la armonización de los indicadores, los datos y, en la medida de lo posible, los planes nacionales de seguridad;

- fomentar el intercambio de mejores prácticas y la aplicación de las disposiciones de seguridad vial en colaboración con todas las partes interesadas, los Estados miembros y sus autoridades regionales y locales;

- servir de enlace entre los niveles políticos y académicos pertinentes, con el fin de dar cabida a un enfoque multidisciplinario;

5. Pide a la Comisión que cree un foro de cooperación de ministerios fiscales, autoridades policiales, asociaciones de víctimas y observatorios de seguridad vial con el fin de intercambiar mejores prácticas y estrechar la cooperación en la mejora de la aplicación de la normativa vial, tanto a nivel nacional como transnacional;

6. Destaca que debe prestarse una atención especial a la correcta aplicación y al cumplimiento efectivo de las leyes y medidas acordadas, si bien considera que no se ha agotado todavía el margen de aplicación de nuevas medidas legislativas a escala de la UE;

7. Lamenta que en los últimos años se haya reducido de forma significativa el presupuesto de la UE destinado a las medidas de seguridad vial, y pide a la Comisión Europea que invierta esta tendencia;

8. Apoya firmemente el objetivo de reducir a la mitad, hasta el año 2020, el número total de fallecidos en las carreteras de la UE con respecto a 2010, y pide asimismo

que se fijen otros objetivos claros y cuantificables para este mismo período, especialmente en lo que se refiere a:

- la reducción en un 60 % del número de niños fallecidos en accidentes de carretera;
- la reducción en un 50 % del número de peatones y ciclistas fallecidos en accidentes de carretera, y
- la reducción en un 40 % del número de heridos graves, sobre la base de una definición uniforme en toda la UE que debe elaborarse cuanto antes;

Aspectos éticos

9. Destaca que todo ciudadano de la UE tiene no solo el derecho a usar la carretera individualmente y a la seguridad del entorno vial, sino también, y de forma especial, la obligación de contribuir a dicha seguridad mediante su comportamiento; considera que los poderes públicos y la UE tienen la obligación ética y política de adoptar medidas y acciones para hacer frente a este problema social;

10. Reitera su convicción de que es necesaria una estrategia complementaria a largo plazo que supere el período temporal que abarca la comunicación de que se trata y cuyo objetivo sea evitar todas las víctimas mortales del tráfico por carretera («visión cero»); es consciente de que este objetivo no puede alcanzarse sin un uso extensivo de la tecnología en los vehículos y sin el desarrollo de redes adecuadas de STI, por lo que pide a la Comisión que elabore los elementos clave de una estrategia de este tipo y los presente en los próximos tres años;

11. Considera que el respeto por la vida y el ser humano debería expresarse por medio de un proceso cultural y ético compartido en el que la carretera se interprete conscientemente como una comunidad humana;

12. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que reconozcan oficialmente el tercer domingo de noviembre como Día Mundial de las Víctimas del Tráfico por Carretera, tal como han hecho ya las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud, con el objeto de sensibilizar a la opinión pública con respecto a este problema;

Buenas prácticas y aplicación en los planes nacionales

13. Pide a la Comisión que redoble los esfuerzos dirigidos a alentar los intercambios de conocimientos técnicos y de buenas prácticas entre los Estados miembros, para que puedan integrarse en mayor medida en los planes nacionales, regionales y locales de seguridad vial con el fin de estimular una consolidación de las actividades sobre una base lo más metodológica posible, contribuyendo así a la creación de una zona de seguridad vial europea;

14. Pide a la Comisión que evalúe la Carta Europea de la Seguridad Vial inicial y que aliente la creación de cartas similares a escala regional y local;

15. Destaca que la formulación de objetivos claros y cuantificables representa un incentivo adicional para mejorar la seguridad vial, y que estos elementos son esenciales para comparar los resultados y proceder al seguimiento y la evaluación de las medidas adoptadas; considera que debería intentarse cuantificar la contribución de los diferentes Estados miembros a la consecución de los objetivos establecidos para el año 2020, y que la definición de las prioridades de las políticas nacionales de seguridad vial debería orientarse, entre otros aspectos, en dicha contribución;

16. Apoya a la Comisión en su tarea de estimular la elaboración de planes nacionales de seguridad vial por los Estados miembros; pide que estos planes se elaboren y publiquen, con carácter vinculante, de acuerdo con directrices comunes armonizadas; destaca, no obstante, que debería dejarse a los Estados miembros un amplio margen de actuación para que puedan adaptar las medidas, los programas y los objetivos a las diferentes circunstancias nacionales;

17. Pide a la Comisión Europea que designe cuanto antes un año dedicado especialmente al transporte comercial seguro por carretera;

18. Pide a la Comisión que establezca un manual de buenas prácticas en relación con la atención sanitaria de los accidentados de tráfico en la hora cero con el objeto de mejorar la rapidez y atención médica de los mismos, dado que se trata de un aspecto clave para la supervivencia de los accidentados más graves;

19. Pide a la Comisión que, en colaboración con los agentes sociales, elabore una estrategia para reducir los accidentes in itinere; pide a los Estados miembros y a la Comisión que fomente e incentive la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas; pide a la Comisión que haga lo posible para garantizar que la Carta Europea de la Seguridad Vial pueda utilizarse para emitir un certificado a las empresas que apliquen planes de seguridad vial para sus trabajadores;

Mejora de los indicadores y los datos

20. Considera indispensable disponer de datos comparables y de alta calidad que cubran a todos los usuarios de la carretera, incluidos los ciclistas y los peatones, para conseguir el éxito de la política de seguridad vial;

21. Pide a la Comisión que encargue la elaboración de un estudio relativo al impacto socioeconómico de los fallecimientos y las lesiones en accidentes de tráfico en las sociedades de los Estados miembros de la UE;

22. Pide a la Comisión que aplique hasta finales del 2013 una serie de indicadores suplementarios armonizados, sobre la base del proyecto SafetyNet, que permitan mejorar el control y llevar a cabo evaluaciones comparativas pertinentes entre los resultados obtenidos por los Estados miembros;

23. Insta a la Comisión a que elabore hasta el año 2012 una propuesta dirigida a mejorar los datos relativos a las causas de los accidentes y las lesiones, así como a compilar datos anónimos relativos a la gravedad de las lesiones y la subsiguiente

evolución; pide, por otra parte, que se lleve a cabo una investigación detallada y pluridisciplinar, promovida por la UE, sobre los accidentes en zonas representativas de todos los Estados miembros;

24. Pide a la Comisión que elabore, en el plazo de los próximos dos años, definiciones armonizadas relativas a las personas con lesiones que supongan un peligro vital, con lesiones graves y con lesiones leves, de forma que puedan compararse las medidas y sus resultados en los diferentes Estados miembros;

25. Pide la creación de un verdadero observatorio de la seguridad vial de la UE cuya misión sea sinterizar las iniciativas existentes en el ámbito de la recopilación de datos, presentar una propuesta dirigida a mejorar el intercambio de información, agrupar y cotejar los datos procedentes de las actuales bases, así como la información extraída de proyectos de la UE como SafetyNet, VERONICA y DaCoTa, haciéndolos accesibles a todos los interesados con una presentación fácilmente comprensible y actualizándolos con una periodicidad anual;

26. Pide a los Estados miembros que respeten las obligaciones en vigor en materia de transmisión de datos y que introduzcan mejoras concretas en los procedimientos de intercambio de datos en caso de infracciones de tráfico transfronterizas; insta a los Estados miembros a que armonicen los sistemas de recopilación de datos mediante un programa de transmisión de datos sensibles en tiempo real que debería ser operativo en 2014;

Ámbitos de acción

Mejora de la formación y el comportamiento de los usuarios de la carretera

27. Destaca que la seguridad vial depende en gran medida de la prudencia, la atención y el respeto mutuo de los usuarios, así como del cumplimiento del código de circulación, lo cual está directamente relacionado con la necesidad de mejorar sistemáticamente la calidad de la formación en las autoescuelas y de los procedimientos de expedición de permisos de conducir;

28. Considera que la idea de formación a lo largo de toda la vida debería tener una mayor importancia en el ámbito del tráfico por carretera, y respalda, por tanto, la actividad de los centros de conducción segura como una forma eficaz de formación sistemática de los conductores en todos los sectores, tanto profesionales como privados; considera que los programas de educación vial y formación como usuario de la carretera deberían iniciarse a una temprana edad en la familia y en la escuela y deberían incluir los desplazamientos a pie y en bicicleta y el uso del transporte público;

29. Pide que se adopten medidas dirigidas a mejorar la formación de los nuevos conductores, como la conducción acompañada a partir de los 17 años, o la introducción de un sistema de obtención gradual del permiso de conducir que contemple elementos de formación práctica incluso una vez obtenido el permiso; pide, por otra parte, la introducción de una formación obligatoria en materia de

seguridad para los nuevos y jóvenes usuarios de la carretera, con el fin de que adquieran experiencia práctica sobre varias situaciones de riesgo;

30. Pide que durante la formación, como uno de los aspectos más importantes del aprendizaje de los nuevos conductores que mejorará la seguridad vial, se preste una atención urgente a las principales causas de mortalidad y lesiones graves en accidentes de tráfico, como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol, estupefacientes y determinados medicamentos que inciden en la capacidad de conducción, la omisión del uso del cinturón de seguridad y otros dispositivos de protección como el casco para los usuarios de vehículos de dos ruedas, la manipulación de aparatos móviles y la fatiga;

31. Está convencido de la necesidad de una mejor formación de los nuevos conductores sobre la función que desempeñan los neumáticos en la seguridad vial y la necesidad de respetar normas elementales para su correcto mantenimiento; insta, por tanto, a los Estados miembros a que apliquen correcta y oportunamente la Directiva sobre el permiso de conducir y las disposiciones contenidas en ella, de forma que se incluya en los exámenes de conducción una sesión obligatoria sobre el conocimiento de los neumáticos y el mantenimiento básico del automóvil en general;

32. Pide que en los cursos de formación de los automovilistas se preste mayor atención a los vehículos de motor de dos ruedas y a su visibilidad;

33. Pide que en la formación de los conductores y en los exámenes de conducción se conceda mayor importancia a la seguridad de la carga en el transporte particular;

34. Pide que todos los titulares de un permiso de conducir participen obligatoriamente cada diez años en un curso de actualización de primeros auxilios;

35. Alienta a los Estados miembros a introducir sistemas especiales de puntos de demérito para las infracciones más peligrosas como el complemento más eficaz de las sanciones económicas;

36. Recomienda la utilización de sistemas antiarranque de vehículos en caso de alcoholemia (alcolocks) como una medida de rehabilitación para los conductores que hayan sido condenados más de una vez por conducir en estado de ebriedad;

37. Pide que todos los conductores de las categorías A y B se sometan a un examen ocular obligatorio cada diez años, y cada cinco años en el caso de los conductores de más de 65 años de edad; pide a los Estados miembros que introduzcan un control médico obligatorio para los conductores de una determinada edad que permita verificar su aptitud física, mental y psicológica para seguir conduciendo, sobre la base de los datos estadísticos sobre accidentes de que dispongan para los respectivos grupos de edad;

38. Pide a la Comisión que organice cada tres años campañas de seguridad vial en la UE sobre un tema específico, y que utilice sistemáticamente en dichas campañas

los canales de comunicación creados a raíz de la aplicación de la Carta Europea de la Seguridad Vial;

39. Pide a la Comisión que se ocupe, como parte de la seguridad vial, del número de víctimas de accidentes en los pasos a nivel, causados a menudo por un comportamiento inapropiado por parte de los usuarios, como una excesiva asunción de riesgos, falta de atención y falta de comprensión de las señales de tráfico;

Armonización y aplicación de la normativa de tráfico

40. Pide que hasta el año 2013 se armonicen de forma coherente las señales de tráfico y las normas de circulación; destaca que el sistema de señalización debería mantenerse en buen estado, con el fin de garantizar la buena visibilidad, y sustituirse oportunamente cuando lo impongan los cambios en las condiciones;

41. Pide a la Comisión que apruebe cuanto antes las especificaciones del Sistema de Transporte Inteligente (ITS) para las acciones prioritarias relativas a la seguridad vial establecidas en el artículo 3, letras b) y f) de la Directiva 2010/40/UE sobre sistemas de transporte inteligentes;

42. Considera que el cumplimiento efectivo de las normas en vigor constituye una piedra angular de la política de la UE en el ámbito de la seguridad vial; pide que se mejore el intercambio de información entre los Estados miembros sobre las infracciones del código de circulación en los diferentes países, y que los infractores sean sancionados de conformidad con la legislación nacional correspondiente; pide a los Estados miembros, en este mismo contexto, que fijen objetivos nacionales anuales para los controles del exceso de velocidad, el consumo de alcohol y estupefacientes y el uso del cinturón de seguridad y el casco, y que actúen con determinación para asegurarse de que dichos controles se llevan a cabo;

43. Recuerda el importante cometido que desempeña la organización TISPOL en el intercambio de buenas prácticas en el ámbito de la aplicación y el cumplimiento de la normativa de tráfico;

44. Recuerda, en particular, que la transposición de la normativa social en el transporte por carretera (Reglamento n° 561/2006 y Reglamento n° 3821/85/CE), que reviste una importancia fundamental para la seguridad vial, exige un sistema armonizado y eficaz de controles; insta, por tanto, una vez más a la Comisión a que tenga en cuenta la petición expresada en su Resolución de 18 de mayo del 2010 sobre la sanción de las infracciones graves contra la normativa social en el transporte por carretera;

45. Pide a la Comisión que revise la legislación sobre tiempos de conducción y descanso, para permitir que los conductores de larga distancia en el transporte de mercancías puedan realizar los descansos semanales en el domicilio, siempre que ello sea posible sin comprometer los objetivos de la UE en materia de seguridad vial; considera que es necesaria una armonización en toda la UE de las restricciones de circulación al transporte de mercancías;

46. Acoge favorablemente la adopción en segunda lectura de la Directiva sobre el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, lo cual representa un progreso hacia la mejora de la seguridad vial con un claro valor añadido de la UE; espera con impaciencia el informe de la Comisión sobre la aplicación de esta Directiva y la nueva propuesta legislativa para mejorar la aplicación transfronteriza, que incluirá a todos los Estados miembros;

47. Pide a la Comisión que respalde, como un primer paso, el desarrollo de técnicas para detener a los conductores que se encuentren bajo los efectos de estupefacientes y medicamentos que influyen en su aptitud para conducir, y que presente, en una segunda fase, las propuestas legislativas pertinentes de la UE para prohibir la conducción bajo los efectos de los estupefacientes o medicamentos mencionados, incluidas las medidas de ejecución correspondientes;

48. Pide la introducción de un límite de alcoholemia armonizado a nivel de la UE; recomienda un límite del 0 ‰ con un pequeño margen de tolerancia en la medición, basado en datos científicos, para los nuevos conductores durante un período de dos años y para los conductores profesionales en cualquier circunstancia;

49. Pide la introducción de sistemas que permitan controlar y sancionar de forma sistemática las infracciones de los límites de velocidad por los motociclistas;

50. Pide que se prohíba en toda Europa la producción, importación y comercialización de sistemas de aviso al conductor de la presencia de controles en las carreteras (por ejemplo, dispositivos de alerta de radar o sistemas de navegación con registro automático de los controles);

51. Pide que se imponga a nivel de la UE la prohibición de enviar SMS y mensajes electrónicos y de navegar en red durante la conducción de un vehículo de motor, y que los Estados miembros apliquen esta prohibición utilizando las mejores técnicas disponibles;

52. Pide a la Comisión que elabore, en el plazo de dos años, una propuesta legislativa en la que se defina un enfoque armonizado sobre los neumáticos de invierno para los utilitarios, los autobuses y los camiones en las regiones de la UE que tome en consideración las condiciones climáticas de cada uno de los Estados miembros;

53. Aboga por que, hasta el año 2015, la Comisión lleve a cabo una evaluación de la aplicación de la tercera Directiva sobre el permiso de conducir y la adapte a la evolución de las circunstancias, al tiempo que pide que se tenga debidamente en cuenta, entre otras cosas, que actualmente ya no está permitido en la práctica el uso para fines privados de vehículos de la categoría M1 con un peso superior a 3,5 toneladas, en particular autocaravanas; pide que sea posible la formación para la conducción de autocaravanas que superen solo marginalmente el límite de 3,5 toneladas no solo para los titulares del permiso C en el caso de los vehículos industriales, sino también para los usuarios particulares titulares del permiso B;

54. Recomienda con insistencia a las autoridades competentes que introduzcan un límite de velocidad de 30 km/h en las zonas residenciales y en todas las calles de un solo carril en las zonas urbanas que no dispongan de un carril de bicicletas independiente, con el fin de proteger mejor a los usuarios más vulnerables;

Creación de infraestructuras viales seguras

55. Respalda decididamente el planteamiento de la Comisión en el sentido de que la UE brinde su apoyo financiero a las infraestructuras conformes con las directivas europeas sobre seguridad vial y seguridad en los túneles, incluidas las carreteras de clase inferior; pide, en este mismo contexto, que en los tramos fronterizos los esfuerzos se concentren especialmente en la reducción del número de tramos más peligrosos, puntos negros y pasos a nivel;

56. Reitera que una infraestructura de carreteras bien mantenida contribuye a reducir los accidentes mortales y las lesiones de los usuarios; pide a los Estados miembros que conserven y desarrollen las infraestructuras viales mediante un mantenimiento regular e introduciendo métodos innovadores, por ejemplo dispositivos de señalización horizontal inteligente que indique la distancia de seguridad y el sentido de la marcha y sistemas de seguridad vial pasiva; destaca que deben respetarse las normas de señalización, en particular en lo que se refiere a las obras en las carreteras, ya que dichas normas son fundamentales para mantener un alto nivel de seguridad vial;

57. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que presten mayor atención al diseño de las carreteras, apoyen la aplicación de las medidas en vigor que han dado prueba de eficiencia en términos de costes y promuevan la investigación que permita a los responsables políticos comprender mejor de qué forma deberían desarrollarse las infraestructuras viales para mejorar la seguridad de las carreteras y satisfacer las necesidades concretas de una población cada vez mayor y de los usuarios más vulnerables;

58. Se felicita de que la Comisión centre su atención en los grupos de usuarios más vulnerables (vehículos de dos ruedas, peatones, etc.), cuyos índices de siniestralidad siguen siendo demasiado elevados; pide a los Estados miembros, a la Comisión y a la industria que tengan presente en el diseño de las infraestructuras y los equipamientos viarios a este tipo de usuarios, con el fin de crear carreteras seguras para todos; pide que, en la planificación y el mantenimiento de la red de carreteras, se preste mayor atención a las infraestructuras dirigidas a proteger a los ciclistas y los peatones, por ejemplo separando las diferentes modalidades de transporte y ampliando la red de carriles para bicicletas y los accesos y pasos de peatones;

59. Pide a la Comisión que mejore la seguridad de las obras en las carreteras mediante la elaboración de directrices que regulen su diseño y equipamiento y sean, en la medida de lo posible, uniformes a nivel europeo, de forma que los automovilistas no se encuentren en circunstancias nuevas y desconocidas en cada uno de los países; pide que se elaboren directrices sobre la utilización de señalización adecuada, la supresión de la señalización horizontal original, el uso de barreras y dispositivos de protección y la señalización de los cambios de carril

mediante dispositivos luminosos o señales de desvío y señalización horizontal, de forma que se eviten las curvas demasiado cerradas y se garantice la seguridad durante la noche;

60. Destaca la necesidad de pisos de rodamiento adecuados que aumenten la resistencia al deslizamiento, las prestaciones climáticas y meteorológicas y la visibilidad y que requieran poco mantenimiento, todo lo cual mejorará la seguridad de los usuarios de las infraestructuras;

61. Pide que se incremente el empleo de señales instantáneas de indicación de la velocidad de los vehículos, y que se mejore la visibilidad y legibilidad de la señalización, evitando las combinaciones de señales que dificultan su lectura;

62. Destaca la importancia de garantizar que también se mejoren, desde el punto de vista de la seguridad, las infraestructuras nacionales excluidas de la red RTE-T, especialmente en aquellas regiones de la UE con infraestructuras de inferior calidad y bajos niveles de seguridad vial;

63. Pide a la Comisión que defina y a los Estados miembros que apliquen medidas apropiadas para evitar los accidentes en las carreteras nacionales, las zonas rurales y los túneles y reducir la gravedad de los daños;

64. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que inviten a las autoridades nacionales, regionales y municipales a proteger la red de carreteras de tal forma que éstas no representen un peligro para los vehículos de motor de dos ruedas; señala que los guardarraíles que se usan actualmente en las carreteras representan un peligro mortal para los motociclistas, y pide a los Estados miembros que, en los tramos críticos, procedan rápidamente a montar sistemas de protección para motoristas (SPM) en la parte superior e inferior de las biondas (incluida la sustitución de los actuales guardarraíles), así como otros tipos de sistemas viales de contención alternativos, de conformidad con la norma EN 1317, con el fin de reducir las consecuencias de los accidentes para todos los usuarios de la carretera; destaca el peligro que representan para los motociclistas los parches de bitumen, cuya adherencia es notablemente inferior a la que presenta la superficie normal de asfalto;

65. Pide a la Comisión que aliente la elaboración de directrices que promuevan la difusión de mejores prácticas en la adopción de medidas de moderación del tráfico, sobre la base de la innovación física y óptica, aplicando, entre otros elementos, proyectos de investigación y desarrollo cofinanciados por la UE para la moderación del tráfico, con el fin de reducir los accidentes y la contaminación acústica y atmosférica;

66. Pide a los Estados miembros que elaboren y actualicen periódicamente un mapa de los puntos críticos más peligrosos de sus redes de carreteras, y que lo pongan a disposición de los ciudadanos y lo hagan accesible por medio de los sistemas de navegación;

67. Considera que los conceptos de «carretera autoexplicativa» y «lateral benigno» (forgiving roadside) son componentes elementales de una política de seguridad vial, y que deberían fomentarse, por tanto, mediante los fondos de la UE y el intercambio continuo de mejores prácticas;

68. Pide a los Estados miembros que prevean la integración de bandas sonoras en la construcción y el mantenimiento de la infraestructura vial;

69. Señala que los pasos a nivel son particularmente peligrosos y pide a los Estados miembros que, en la fase de construcción y reconstrucción, opten por pasos subterráneos y puentes, o bien instalen barreras completas en los cruces de carreteras secundarias;

70. Señala la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en relación con la necesidad de crear un número suficiente de áreas de descanso seguras en las autopistas; destaca la importancia que reviste el respeto de los tiempos de conducción y descanso y la introducción de un régimen de sanciones armonizado, y pide a la Comisión y a los Estados miembros que pongan a disposición de los profesionales del transporte de mercancías a larga distancia un número suficiente de áreas descanso (criterio de cantidad) y de áreas de descanso seguras que cumplan las normas sociales mínimas y estén dotadas de servicios de mantenimiento y asistencia (criterio de calidad); pide que las áreas de descanso se prevean en la fase de planificación o renovación de las infraestructuras viales, y que los costes de su realización se consideren admisibles para la cofinanciación de los programas de la UE (por ejemplo, el programa TEN-T);

71. Pide que se imponga a los camiones la prohibición de adelantar en los tramos de autopista especialmente peligrosos;

72. Pide a los Estados miembros y a los operadores de las carreteras que ofrezcan infraestructuras con un diseño adecuado, de forma que mejoren la seguridad gracias a la dotación de sistemas de señalización apropiados y de una buena iluminación, facilitando su uso especialmente por parte de motociclistas y ciclistas;

Puesta en circulación de vehículos seguros

73. Recomienda la utilización obligatoria de dispositivos de bloqueo antialcohol (alcolocks) -con un pequeño margen de tolerancia en la medición, con una base científica- en todos los vehículos industriales de transporte de pasajeros y de mercancías; pide a la Comisión que elabore hasta el año 2013 una propuesta de Directiva relativa a la introducción de dispositivos de bloqueo antialcohol que incluya las especificaciones pertinentes para su aplicación;

74. Pide a la Comisión que siga centrando su interés en la mejora de la seguridad pasiva de los vehículos, por ejemplo mediante los sistemas más avanzados de gestión de las colisiones, con el fin de mejorar, en particular, la compatibilidad entre los automóviles de grandes y de pequeñas dimensiones y entre los vehículos industriales pesados y los utilitarios o vehículos industriales ligeros; pide que se

siga prestando atención a la tarea de reducir la gravedad de las colisiones en las que se ven implicados los usuarios más vulnerables de la carretera; insta a la Comisión a que proponga una revisión de la normativa de la UE relativa a los dispositivos de protección contra el empotramiento delantero, de tal forma que se defina la capacidad óptima de absorción de la energía y la altura de los dispositivos de protección necesarios para proteger efectivamente a los conductores de utilitarios en caso de colisión;

75. Pide a la Comisión que presente en el plazo de los próximos dos años un informe para determinar en qué medida la mejora de la protección de los ocupantes en el interior del habitáculo reforzando los pilares A, B y C de los vehículos obstaculizaría la visión de los conductores en 360° y cuáles serían los efectos en la seguridad de los usuarios más vulnerables;

76. Pide a la Comisión que presente en el plazo de los próximos dos años un informe sobre los aspectos pertinentes de la seguridad de la electromovilidad, incluidos los e-bikes y pedelecs;

77. Pide a la Comisión que presente hasta el año 2013 una propuesta dirigida a garantizar que todos los nuevos automóviles estén dotados como equipamiento de serie de un dispositivo mejorado de alerta acústica y visual para el uso del cinturón de seguridad, tanto para los asientos anteriores como posteriores;

78. Pide a la Comisión que considere la oportunidad de instalar dispositivos de alerta contra el cansancio, confiriéndoles, si procediera, carácter obligatorio;

79. Pide a los constructores de vehículos que, en los procesos de desarrollo de vehículos eléctricos y de otras tecnologías de propulsión, velen por que tanto los ocupantes como el personal de socorro estén debidamente protegidos contra nuevas fuentes de peligro en caso de accidente;

80. Pide a los Estados miembros que controlen de forma efectiva y material las importaciones de accesorios, componentes y piezas de recambio de los vehículos de cuatro y dos ruedas para determinar si responden a sus funciones y cumplen la normativa europea de protección de los consumidores;

81. Pide a la Comisión que estudie de forma detallada la eventual relación entre la mejora técnica de la seguridad de los vehículos y una percepción reducida del riesgo por parte de los conductores, y que presente al Parlamento Europeo, en el plazo de dos años, un informe sobre esta cuestión;

82. Pide a la Comisión que cree un espacio único europeo para las inspecciones técnicas periódicas de todos los vehículos de motor y de sus sistemas electrónicos de seguridad; espera que dichas inspecciones se basen en normas armonizadas con el máximo rigor posible; espera que las inspecciones y la expedición de los certificados incumban a organismos de inspección independientes reconocidos de acuerdo con una normativa armonizada; espera que se garantice el reconocimiento recíproco de dichos certificados;

83. Pide a la Comisión que defina en el plazo de los próximos dos años las normas comunes de control técnico de los vehículos después de accidentes graves;

84. Pide a la Comisión que promueva un mayor rigor en las normas de seguridad de los vehículos, por ejemplo en la tecnología utilizada en los automóviles para evitar las colisiones; destaca la importancia de los sistemas de transporte inteligente (ITS) para reducir el número de víctimas mortales en las carreteras, al tiempo que reitera el potencial ecológico de los automóviles y las carreteras inteligentes, así como de los proyectos piloto de I+D para dispositivos V2V y V2R, y pide a la Comisión y a los Estados miembros que no limiten su compromiso sobre el uso de los ITS únicamente a las infraestructuras que forman parte de la red TEN;

85. Pide a la Comisión que defina normas comunes para los neumáticos, especialmente en lo que se refiere a los perfiles de rodamiento y a la presión, y que introduzca los controles correspondientes a tal efecto; apoya la inclusión de controles de los neumáticos en las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos; aboga por una mejora de la aplicación de las normas relativas a los neumáticos aumentando la frecuencia de las inspecciones técnicas; insta a la Comisión a que presente las especificaciones relativas a los sistemas de control de la presión de los neumáticos (TPMS), con el fin de garantizar el uso adecuado de los mismos, lo cual redundará en beneficio tanto de la seguridad vial como del medio ambiente;

Tecnologías modernas para vehículos, infraestructuras y servicios de emergencia

86. Pide que la información sobre el estado de las carreteras y sobre los tramos de carretera especialmente peligrosos o que presenten características insólitas, así como sobre las respectivas normas de circulación en vigor en los diferentes Estados miembros (por ejemplo en lo que se refiere a los límites de velocidad y al nivel máximo autorizado de concentración de alcohol en sangre), se pongan a disposición de los conductores antes y durante el trayecto, por ejemplo mediante sistemas de tráfico inteligentes; espera que en este ámbito se explote plenamente el potencial del sistema europeo de navegación por satélite Galileo;

87. Insta a la Comisión a que presente hasta finales de 2012 -junto con el calendario y el procedimiento de adopción detallado correspondiente- una propuesta legislativa dirigida a introducir progresivamente, en primer lugar en los vehículos de alquiler y, seguidamente, en los vehículos industriales y particulares, un sistema integrado de registro de datos sobre accidentes, provisto de un dispositivo de lectura normalizado, que registre los datos pertinentes antes, durante y después del suceso (Event Data Recording); destaca, en este sentido, la necesidad de proteger los datos personales, que deben usarse exclusivamente para estudiar el accidente;

88. Pide a la Comisión que elabore una propuesta de equipamiento de los vehículos con sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad que incluyan el correspondiente calendario, los procedimientos de autorización pertinentes y la infraestructura vial necesaria para su introducción;

89. Insta a la Comisión a que apoye aquellas medidas que estimulen a los consumidores, en el momento de la adquisición de un vehículo, a integrar tecnologías de seguridad innovadoras, muchas de las cuales no son todavía obligatorias pero ofrecen ventajas probadas en términos de seguridad; insta a las compañías de seguros a que reduzcan los importes de las primas cuando los vehículos monten sistemas de seguridad que hayan demostrado su capacidad para evitar los accidentes o reducir sus efectos;

90. Pide a la Comisión que realice un estudio sobre las nuevas tecnologías que puedan contribuir a mejorar la seguridad vial, como los sistemas innovadores de faros delanteros adaptables;

91. Insta a la Comisión a que acelere la evaluación y la revisión de la Directiva 2007/38/CE; pide que se preste la debida atención a los avances tecnológicos equipando todos los camiones con retrovisores especiales, dispositivos de cámara/monitor y otros instrumentos técnicos que eliminen los puntos ciegos, especialmente con el fin de evitar los accidentes con ciclistas y peatones que se encuentran en el punto ciego del conductor;

92. Acoge con satisfacción la decisión de la Comisión de prestar una atención particular a la mejora de la seguridad de los ciclomotores;

93. Considera la introducción progresiva de la obligación de equipar todos los ciclomotores nuevos con sistemas antibloqueo de frenos como una importante medida que podría reducir notablemente el número de accidentes graves de ciclomotores;

94. Pide a los Estados miembros que adopten medidas dirigidas a garantizar que los requisitos impuestos a los vehículos industriales se ajusten a la mejora de las condiciones técnicas, por ejemplo en lo que se refiere a los dispositivos de alerta contra el cansancio y las distracciones;

95. Recomienda la instalación de sistemas de aire acondicionado en todos los nuevos modelos de camiones de larga distancia, así como en los modelos más antiguos en función de la viabilidad técnica; considera que estos sistemas también deberían funcionar cuando el motor está detenido, con el fin de permitir un descanso adecuado del conductor en el mismo vehículo; pide a la Comisión que aclare la expresión «adecuadamente equipado para el descanso» en el artículo 8, apartado 8, del Reglamento 561/2006;

96. Acoge con satisfacción el anuncio por la Comisión de que agilizará el despliegue del sistema «eCall», al tiempo que le pide que examine en el plazo de los próximos dos años si sería posible ampliar dicho sistema a las motocicletas, los vehículos pesados y los autocares, prestando especial atención a las necesidades específicas de las personas con discapacidad, y que, si procede, elabore la propuesta correspondiente;

97. Insta a la Comisión a que elabore medidas dirigidas a apoyar y proteger a los miembros de los servicios de socorro en caso de accidente, como la posibilidad de

identificar y recoger información in situ sobre el tipo de motor de los vehículos, el equipamiento de seguridad pasiva, como los airbags, o el uso de materiales específicos, así como otros datos pertinentes sobre los modelos de los vehículos, con el fin de agilizar las operaciones de socorro;

Protección de los usuarios vulnerables

98. Pide que se preste mayor atención a la protección de los usuarios más vulnerables, como motociclistas, peatones, personal de mantenimiento de las carreteras, ciclistas, niños, personas de más edad y personas con discapacidad, como parte integrante de la seguridad vial, por ejemplo integrando tecnologías innovadoras en los vehículos y las infraestructuras; pide que se preste mayor atención a las necesidades de las personas de más edad y con movilidad reducida en su condición de usuarios de la infraestructura vial; insta, en este mismo contexto, a los Estados miembros a que elaboren programas dirigidos a evitar los riesgos de accidente relacionados con las personas de más edad y a facilitar la participación activa de este grupo de personas en el tráfico vial; recomienda el uso de barreas de protección de seguridad vial con superficies lisas y la introducción de carriles para usuarios vulnerables;

99. Pide a la Comisión, a los Estados miembros y a las autoridades locales que promuevan los trayectos escolares seguros, con el fin de mejorar la seguridad de los niños; señala que, además de la introducción de límites de velocidad y la organización de una policía de tráfico escolar, también debe garantizarse la idoneidad de los autobuses escolares y las competencias profesionales de los conductores de este tipo de transporte;

100. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que promuevan los desplazamientos en bicicleta y a pie como una modalidad de transporte en sí misma y como parte integrante de todos los sistemas de transporte;

101. Pide a los Estados miembros:

- que confieran carácter obligatorio al uso de chalecos de seguridad por todos los ocupantes del vehículo;
- que alienten a los ciclistas, especialmente durante la noche fuera de las zonas urbanas, a usar cascos y chalecos de seguridad o ropa similar como un medio para mejorar su visibilidad;

102. Pide a la Comisión que presente una propuesta dirigida a imponer la obligación de que los fabricantes de bicicletas respeten los requisitos mínimos aplicables a los dispositivos de iluminación y reflectantes;

103. Recomienda que, hasta la edad de tres años, se instale a los niños en asientos adecuados orientados hacia la parte posterior;

104. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

(1)

«La preparación del programa de acción europeo para seguridad vial 2011-2020».

(2)

DO C 227 E de 21.9.2006, p. 609.

(3)

DO C 296 E de 6.12.2006, p. 268.

(4)

DO C 244 E de 18.10.2007, p. 220.

(5)

DO C 184 E de 8.7.2010, p. 50.

(6)

DO C 184 E de 8.7.2010, p. 43.

(7)

DO C 161 E de 31.5.2011, p. 58.

(8)

Textos Aprobados, P7_TA(2010)0260.