

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 2.6.2003
COM(2003) 311 final

-

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Programa de acción europeo de seguridad vial

**Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico
en la Unión Europea de aquí a 2010:
una responsabilidad compartida**

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Programa de acción europeo de seguridad vial

Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida

ÍNDICE

RESUMEN.....	5
1. Retos.....	6
2. Establecer un objetivo de reducción del número de víctimas.....	9
2.1. Un objetivo movilizador.....	9
2.2. Medidas para garantizar la consecución del objetivo.....	9
2.2.1. Elaboración de indicadores de resultados.....	9
2.2.2. Balance intermedio.....	10
3. Un compromiso en todos los niveles en pro de una mayor seguridad vial.....	10
3.1. Papel de la Unión Europea.....	10
3.2. Todas las parte interesadas del sistema de transporte han de aunar esfuerzos.....	11
3.3. Movilizar a las partes interesadas a través de una carta europea de la seguridad vial.....	12
4. Medios de acción de la Unión Europea.....	12
5. Principales ámbitos de acción.....	15
5.1. Mejorar la conducta de los usuarios.....	15
5.1.1. Observancia de las normas fundamentales de seguridad vial por parte de los usuarios.....	15
5.1.2. Permiso de conducción y formación.....	19
5.1.3. Uso del casco.....	21
5.2. Sacar partido del progreso técnico para fabricar vehículos más seguros.....	21
5.2.1. Progresos en el diseño de los vehículos.....	21
5.2.2. Información del consumidor: programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles (EuroNCAP).....	23
5.2.3. Protección en caso de accidente o seguridad pasiva.....	23
5.2.4. Prevención de accidentes o seguridad activa.....	25
5.2.5. Inspección técnica periódica.....	29

5.3.	Fomentar la mejora de las infraestructuras viarias.....	30
5.3.1.	Antecedentes	30
5.3.2.	Elaboración de guías técnicas sobre seguridad de infraestructuras	31
5.3.3.	Red viaria transeuropea (RTE).....	32
5.3.4.	Seguridad de los túneles.....	32
5.3.5.	Nuevo concepto de carretera inteligente y GALILEO.....	33
5.4.	Seguridad del transporte profesional de mercancías y viajeros	34
5.5.	Primeros auxilios y asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico.....	37
5.6.	Recogida, análisis y divulgación de datos sobre accidentes	38
5.6.1.	Antecedentes	38
5.6.2.	Causas de los accidentes	39
5.6.3.	Circunstancias en que sobrevienen los accidentes.....	40
5.6.4.	Consecuencias de los accidentes.....	41
5.6.5.	Observatorio europeo de la seguridad vial.....	41
ANEXO 1 - Accidentes de tráfico - Evolución del número de víctimas mortales por millón de habitantes, 1991-2001 - Situación en cada uno de los Estados miembros (+ media EUR-15)		41
ANEXO 2 - Carta europea de la seguridad vial		45

RESUMEN

- La seguridad vial atañe directamente a la totalidad del territorio de la Unión Europea y de sus habitantes: en la Europa de los Quince, 375 millones de usuarios de la carretera, 200 millones de los cuales son titulares de permisos de conducción, utilizan 200 millones de vehículos en 4 millones de kilómetros de carreteras.

La creciente movilidad se paga muy caro por cuanto todos los años cabe lamentar 1 300 000 accidentes corporales, con un saldo de más de 40 000 víctimas mortales y 1 700 000 heridos. El coste directo o indirecto de esta tragedia se ha evaluado en 160 000 millones de euros, lo que representa el 2 % del PNB de la UE.

- Aun cuando, en términos generales, se observe un aumento lento y regular del nivel de seguridad (en 30 años, el volumen global del tráfico rodado se ha triplicado en el conjunto de los países que forman actualmente la UE, mientras que el número de muertes en carretera ha disminuido un 50 %), la situación sigue siendo socialmente inadmisiblemente y difícilmente justificable para los ciudadanos.
- Por consiguiente, en el Libro Blanco sobre la política europea de transportes¹, la Comisión propuso que la Unión Europea se marcara el objetivo de **reducir el número de muertes a la mitad antes de 2010**. Aunque la Comunidad lleve largo tiempo contribuyendo a la seguridad vial, sobre todo a través de más de cincuenta directivas de normalización técnica, y a despecho de que el Tratado de Maastricht explicita los medios jurídicos con que cuenta la Comunidad para establecer un marco y adoptar medidas², los Estados miembros se muestran muy reticentes a una actuación a escala comunitaria; cabe citar como ejemplo a este respecto la armonización de la tasa máxima de alcoholemia, sobre el tapete desde hace doce años.
- La Comisión propondrá uniformar las normas sobre **control** por lo que respecta a las infracciones más mortíferas y a la observancia de las normas sociales.
- Dentro de una propuesta referente a las infraestructuras viarias, la Comisión propondrá **abordar los lugares que resultan especialmente peligrosos**. Otra propuesta se centrará en la refundición de la directiva relativa al **permiso de conducción**.
- En la presente Comunicación se describe asimismo una serie de medidas directas y de medidas complementarias que la Comisión pretende aplicar para sacar partido de las actividades emprendidas por la Unión Europea, en particular el desarrollo de **nuevas tecnologías de seguridad** dentro de los programas marco, a fin de aportar valor añadido al esfuerzo realizado en los Estados miembros.

Los objetivos de este programa de acción son los siguientes:

- Inducir a los **usuarios** a mejorar su comportamiento a través de una mayor observancia de la normativa vigente, de la formación inicial y continua de los

¹ *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad* [COM(2001)370 final de 12 de septiembre de 2001].

² Artículo 71 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

conductores particulares y profesionales, y de renovados esfuerzos en la lucha contra las prácticas peligrosas.

- Garantizar unos **vehículos** más seguros mediante la armonización técnica y el apoyo al progreso técnico. Los aspectos referentes a las tecnologías electrónicas (*eSafety*) se examinarán pormenorizadamente en una próxima comunicación de la Comisión relativa a las tecnologías de información y comunicación para vehículos inteligentes.
- Mejorar las **infraestructuras viarias** determinando y divulgando a escala local las mejores prácticas existentes y eliminando los puntos negros.
- El programa enumera una serie de medidas concretas a fin de establecer un marco metodológico para determinar y difundir las mejores prácticas mediante **la redacción de guías técnicas**, mejorar **la recopilación y el análisis de los datos sobre accidentes** y lesiones corporales, y proseguir las actividades de investigación y desarrollo para encontrar soluciones de futuro.
- La Comisión espera lograr con este programa el apoyo y la cooperación de todos los interesados. A tal fin, propone un compromiso solemne, consistente en la adhesión a una **carta europea de la seguridad vial**, a todas las personas que posean una parcela de autoridad, un poder de decisión, un poder económico o social o un mandato de representación. Además de obligarse a respetar principios universales, los signatarios se comprometerán a llevar a la práctica medidas específicas. Los compromisos contraídos se harán públicos y se supervisará su cumplimiento.

1. RETOS

Todos los años fallecen más de 40 000 personas en la Unión Europea (EUR-15) de resultados de accidentes de circulación y 1 700 000 personas sufren lesiones corporales. Estos accidentes son la principal causa de mortalidad de los menores de 45 años y reducen más la esperanza de vida que las afecciones cardíacas o el cáncer. Se calcula que su coste total para la sociedad supera los 160 000 millones de euros al año, lo que corresponde al 2 % del PNB de la Unión: un precio desorbitado cuando tenemos al alcance de la mano soluciones poco onerosas y aceptables para los ciudadanos.

Número
de víctimas mortales

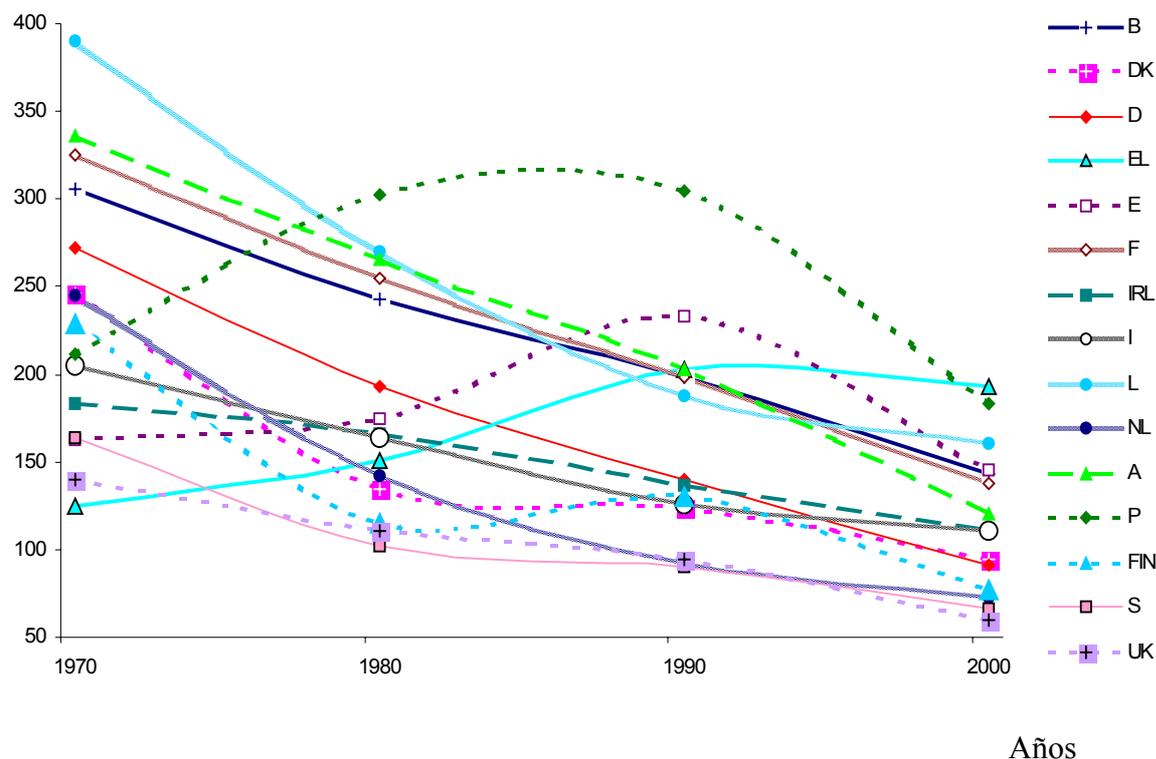


Gráfico 1a: Accidentes de tráfico, número de víctimas mortales por millón de habitantes en cada uno de los Estados miembros, evolución 1970-2000

(En el anexo 1 se ofrecen datos más detallados sobre la última década)

Fuentes: CARE y datos nacionales

Número de víctimas mortales

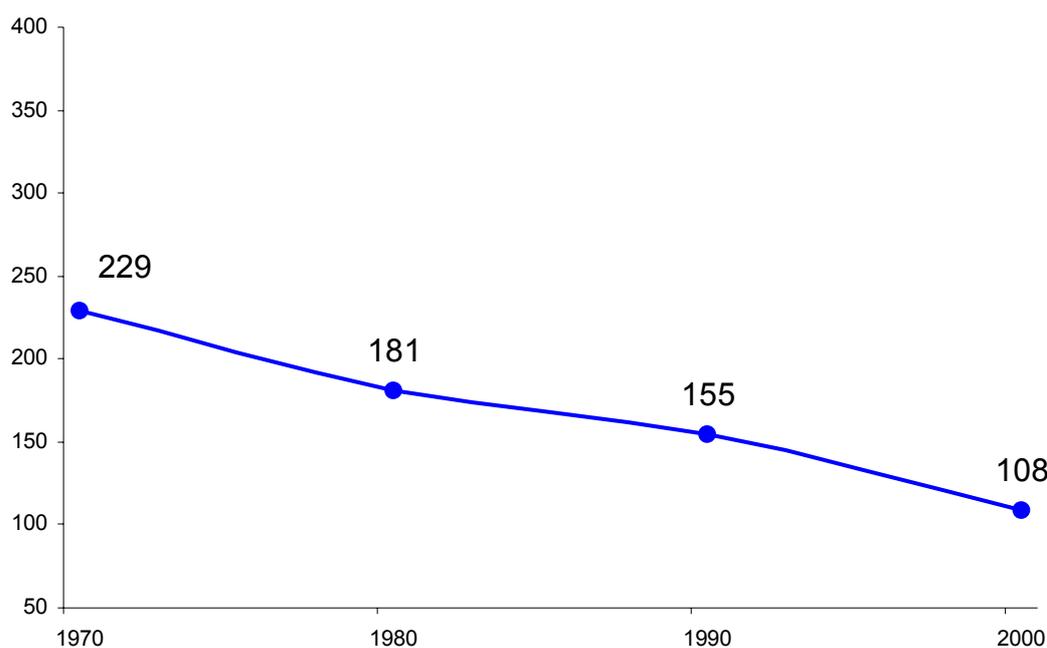


Gráfico 1b: Accidentes de tráfico, número de víctimas mortales por millón de habitantes en EUR-15, evolución 1970-2000

Es por tanto comprensible que el aumento de la seguridad vial constituya una de las principales expectativas de los ciudadanos europeos. Para responder a ella, la Comisión anunció en su Libro Blanco de 12 de septiembre de 2001³ que elaboraría un programa de acción específico con el conjunto de las medidas que han de aplicarse de aquí al año 2010.

Estas medidas sólo serán eficaces si son coherentes y están coordinadas con las que emprendan los demás niveles de responsabilidad. La Comisión ha consultado a las partes interesadas con el fin de determinar las medidas que ofrecen mayores perspectivas de éxito. Tales consultas han desvelado la existencia de una amplia corriente de opinión favorable a la elaboración de un programa de acción europeo. Mediante las resoluciones adoptadas en 2000 y 2001⁴, también el Consejo y el Parlamento Europeo reafirmaron la importancia de adoptar medidas ambiciosas a escala europea para luchar contra la lacra que representan los accidentes de tránsito.

Se ha podido observar en el pasado una gran diferencia entre las ambiciosas declaraciones de intenciones y las disposiciones, demasiado modestas, que realmente han tomado y aplicado los Estados miembros, amparándose con excesiva frecuencia en el principio de subsidiariedad para oponerse a la adopción de medidas concretas a escala europea. La Comisión está resuelta a aplicar rigurosamente el principio de subsidiariedad para que los diversos responsables puedan disponer, en sus respectivas esferas de competencia, de un marco de acción claramente determinado que les permita desempeñar plenamente sus funciones.

³ *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad* [COM(2001)370 final de 12 de septiembre de 2001].

⁴ Resolución del Consejo de 26 de junio de 2000 sobre el refuerzo de la seguridad vial (DO C 218 de 31.7.2000, p.1); Resolución del Parlamento Europeo de 18 de enero de 2001 sobre la seguridad vial (informe Hedkvist-Petersen, DO C 262 de 18.9.2001, p.236).

Todos los Estados miembros se enfrentan a los mismos problemas de seguridad vial. Se conocen perfectamente las principales causas de los accidentes:

- Velocidad excesiva e inadaptada, que es la causante de aproximadamente un tercio de los accidentes mortales y graves, siendo además factor determinante de la gravedad de las lesiones.
- Consumo de alcohol y de drogas o cansancio. Los conductores con una tasa de alcoholemia excesiva son responsables de unas 10 000 muertes todos los años. También el problema de la conducción bajo la influencia de las drogas y el del cansancio tienden a agravarse.
- No utilización del cinturón de seguridad o del casco de protección, importante factor agravante en los accidentes. Si la tasa de uso del cinturón alcanzara en todas partes la tasa más elevada observada a escala internacional, se salvarían cerca de 7 000 vidas al año.
- Protección insuficiente ofrecida por los vehículos en caso de colisión. El análisis de los accidentes demuestra que, si todos los automóviles estuvieran diseñados para ofrecer, en caso de accidente, una protección equivalente a la ofrecida por los mejores modelos de su categoría, podría evitarse la mitad de las lesiones mortales e invalidantes.
- Lugares con alto riesgo de accidente (puntos negros). El diseño de las carreteras y del equipamiento viario también puede contribuir de forma decisiva a reducir las lesiones en caso de colisión e influir de forma positiva en las conductas.
- Inobservancia de los períodos de conducción y descanso en el transporte profesional.
- Mala visibilidad de los demás usuarios o campo de visión del conductor insuficiente. Sólo la ausencia de visibilidad en el punto ciego cuando se mira hacia atrás causa 500 muertes al año.

Así pues, bastaría con respetar las normas existentes para alcanzar gran parte del objetivo de incremento de la seguridad vial propuesto por la Comisión⁵.

Debe señalarse igualmente que algunos grupos de población se ven especialmente afectados por la inseguridad vial; a saber: los jóvenes de 15 a 24 años⁶, los usuarios vulnerables⁷ y los ancianos⁸, en particular por lo que respecta a los peatones.

Cabe mencionar asimismo los retos que plantea **la próxima ampliación** de la UE. En la mayoría de los nuevos Estados miembros, la seguridad vial ha evolucionado de forma atípica,

⁵ Véase apartado 2.1 *infra*.

⁶ Aproximadamente 10 000 víctimas mortales al año. En este grupo de edad, los accidentes mortales de tráfico son la principal causa de fallecimiento.

⁷ En la Unión Europea, los peatones, ciclistas y conductores de ciclomotores y motocicletas representan más de un tercio de las muertes en accidentes de carretera: 7061 peatones, 3673 motociclistas, 2477 conductores de ciclomotores y 1818 ciclistas en 2000 (fuentes: CARE y publicaciones nacionales). En varios Estados miembros se registra incluso un aumento del número de motociclistas fallecidos en accidente.

⁸ El riesgo de lesiones graves o mortales en caso de accidente es especialmente elevado en el caso de los ancianos. En este ámbito hay que tener muy en cuenta el envejecimiento que registrará la población en la próxima década.

debido ante todo a los trastornos políticos, sociales y económicos de principios de la pasada década. Hoy en día, por regla general, su situación en materia de seguridad vial es menos buena que en la actual Europa de los Quince. Si nos limitamos a la población, esos Estados no tienen un mayor número de víctimas mortales y heridos, aunque estos porcentajes resultan engañosos por cuanto no tienen en cuenta el índice de motorización ni el volumen del tráfico, que son significativamente inferiores. Por tanto, los factores de exposición al riesgo son más importantes. Habrá que estudiar atentamente la evolución de la situación, y las perspectivas de crecimiento del parque automovilístico y de la circulación de tales países en los próximos años requerirán medidas drásticas para no entrañar un aumento automático del número de víctimas en la carretera.

2. ESTABLECER UN OBJETIVO DE REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE VÍCTIMAS

2.1. Un objetivo movilizador

La Comisión propuso en el Libro Blanco sobre la política europea de transportes que la Unión Europea se marcara el ambicioso objetivo de **reducir el número de víctimas mortales a la mitad antes de 2010**. La Comisión es plenamente consciente de que dicho objetivo obliga a conceder una prioridad mucho más elevada a la aplicación de las medidas más eficaces a escala comunitaria, nacional y local.

No obstante, hasta ahora sólo el Parlamento Europeo ha refrendado este objetivo, ya que el Consejo no se ha comprometido al respecto.

Un objetivo de esta índole constituye un compromiso colectivo serio con miras a reducir el número de muertes antes que un requisito legal. Teniendo en cuenta el reparto de responsabilidades de los diversos aspectos de la seguridad vial entre diferentes niveles de gobierno, no es posible contar únicamente con las actividades realizadas a escala de la Unión Europea para alcanzar ese objetivo. Lo que se pretende ante todo es impulsar actividades compartidas en todos los niveles de intervención.

Los Estados miembros que obtienen los mejores resultados en materia de seguridad vial, como Suecia, el Reino Unido y los Países Bajos, son los que cuentan desde hace más tiempo con objetivos cuantificados de reducción del número de víctimas para sacar plenamente provecho de las mejoras potenciales de la seguridad vial que ofrecen la evolución de los conocimientos, la acumulación de experiencia y el progreso técnico. Está generalmente admitido que los programas de seguridad vial que se plantean objetivos concretos aportan mayores beneficios en términos de eficacia de las medidas, de utilización racional de los recursos públicos y de reducción del número de víctimas mortales y heridos que los que no lo hacen.

2.2. Medidas para garantizar la consecución del objetivo

2.2.1. Elaboración de indicadores de resultados

Deberá efectuarse una supervisión periódica para comprobar los progresos realizados en el logro del objetivo y éste habrá de revisarse en el momento de la adhesión de nuevos Estados miembros.

La utilización de indicadores de resultados facilita la orientación sistemática de medidas en ámbitos esenciales y el control de su aplicación. Pueden centrarse en grupos concretos de usuarios de la red viaria como los niños, los conductores principiantes o los conductores

profesionales, tener por objeto el cumplimiento de normas de seguridad importantes como el uso del cinturón de seguridad, o abarcar zonas específicas como la red urbana, las vías rurales o la red transeuropea. En primer lugar podría recurrirse a indicadores de resultados sobre velocidad, consumo de alcohol al volante, uso de sistemas de retención y dispositivos de seguridad o número de controles en carretera, por cuanto ya se emplean en algunos Estados miembros. En la siguiente etapa será preciso adoptar indicadores en los ámbitos de la gestión de la calidad de las redes viarias, los parques automovilísticos y los servicios de emergencia con el fin de controlar los progresos realizados.

2.2.2. *Balance intermedio*

Se elaborará periódicamente un informe estadístico, destinado a las instituciones europeas y al público en general, que se basará en las estadísticas y en los indicadores de resultados y permitirá seguir los progresos logrados en la aplicación del presente programa de acción y analizar las tendencias que caracterizan a los niveles de seguridad.

La Comisión elaborará un balance intermedio en 2005 sobre la base de las conclusiones de su grupo de supervisión. En dicho balance evaluará las consecuencias de la ampliación de la Unión Europea en la seguridad vial. En función de dicho balance, la Comisión se reserva el derecho de proponer medidas reglamentarias.

- Reducir un 50 % el número de muertes de aquí a 2010.
- Evaluar los progresos logrados en relación con el objetivo por medio de indicadores de resultados adecuados, a escala comunitaria y nacional.
- Dar cuenta en 2005 de las actividades de supervisión, de las medidas aplicadas y de las adaptaciones que haya requerido la ampliación y, cuando proceda, proponer nuevas medidas.

3. UN COMPROMISO EN TODOS LOS NIVELES EN PRO DE UNA MAYOR SEGURIDAD VIAL

3.1. Papel de la Unión Europea

En un mercado único del transporte y de los desplazamientos por carretera en plena expansión, es necesario un «planteamiento sistemático» para reducir los elevados costes que generan los accidentes de circulación y las desigualdades entre Estados miembros. Este planteamiento entraña una actuación coordinada y orientada hacia objetivos comunes en la que han de intervenir las esferas locales, regionales, nacionales y comunitaria. Está justificada una actuación concertada para abordar problemas de seguridad vial comunes, lograr una mayor concienciación y aplicar las medidas más eficaces en los distintos niveles.

Cabe achacar la mayor parte de los accidentes a errores humanos, a la inobservancia de las normas de circulación, a una mala percepción o a un dominio insuficiente del vehículo. Si partimos de la base de que el error humano es un fenómeno frecuente e inevitable, convendría adaptar progresivamente el sistema formado por infraestructuras, vehículos y conductores con el fin de garantizar una mayor protección de los usuarios contra sus propios fallos. Éste es el planteamiento aplicado en los demás modos de transporte y en el sector de la seguridad en el trabajo. Debe lucharse contra el incumplimiento de las normas de conducción tanto a través de medidas que refuercen los controles y la aplicación de sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias en la Unión Europea como mediante el perfeccionamiento de técnicas que dificulten o incluso imposibiliten las infracciones a las normas de circulación más importantes.

En el citado Libro Blanco se subrayan dos aspectos esenciales del papel de la Comunidad en materia de seguridad vial:

- Por una parte, la contribución que viene aportando desde hace largo tiempo en el contexto de la instauración de un gran mercado interior sin competencia desleal.
- Por otra, los medios jurídicos que le ofrece el Tratado de Maastricht para establecer un marco y adoptar medidas.

Una de las misiones primordiales de la Unión Europea es aumentar la seguridad de los desplazamientos de personas y bienes. Un programa de seguridad vial europeo que se atenga al principio de subsidiariedad ofrecerá un marco de acción claro a todos los que en él participen y orientará la actuación de la Unión Europea en sectores en los que puede aportar un considerable valor añadido.

La política de seguridad vial de la Comunidad ha de velar ante todo por que los ciudadanos, los responsables políticos y los medios de comunicación sean más conscientes y comprendan mejor las condiciones que garantizarán una utilización más segura de la red viaria y del sistema de transporte.

3.2. Todas las partes interesadas del sistema de transporte han de aunar esfuerzos

A fin de atajar la inseguridad vial, todos los responsables del sistema de transporte, y también los usuarios, deben cambiar de mentalidad sobre el modo de explotar la infraestructura viaria y los requisitos que han de respetar para utilizarla con total seguridad.

Las campañas en favor del uso del cinturón de seguridad ponen claramente de manifiesto la interdependencia entre las distintas medidas y las diversas partes interesadas, así como la interacción necesaria en todos los niveles de gobierno - local, regional, nacional o comunitario -, sin olvidar al sector privado, para garantizar una protección eficaz (véase cuadro 1 *infra*).

Unión Europea	<ul style="list-style-type: none"> - Normas relativas a la obligación de instalar y utilizar determinados equipamientos - Normas por las que se mejoran el control y la aplicación de sanciones a los conductores - Normas sobre prestaciones de los cinturones de seguridad y los dispositivos de retención - Impulso de un programa europeo de evaluación de los sistemas de retención en venta en el mercado - Creación de un marco y apoyo a campañas de promoción del uso del cinturón - Supervisión de la incorporación de la normativa comunitaria a los ordenamientos jurídicos nacionales
A escala nacional	<ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de la normativa comunitaria - Establecimiento de exenciones - Fijación de objetivos de adecuación a las normas a escala nacional - Garantizar la adecuación a las normas previendo los recursos necesarios para los controles policiales - Información nacional con objetivos concretos - Supervisión del uso del cinturón de seguridad - Apoyo de medidas en favor del uso del cinturón de seguridad en los sectores público y privado - Apoyo a los sistemas de préstamo de dispositivos de retención para niños

A escala regional o local	<ul style="list-style-type: none"> - Realización de controles policiales y campañas publicitarias - Información sobre el cinturón de seguridad en los centros escolares - Apoyo a los sistemas de préstamo de dispositivos de retención para niños en el marco de las estructuras locales del sector sanitario - Realización de encuestas sobre el uso del cinturón de seguridad - Organización de clubes locales de víctimas de accidentes que hayan sobrevivido gracias al cinturón de seguridad
Sector privado	<ul style="list-style-type: none"> - Innovación e iniciativas - Perfeccionamiento y comercialización de sistemas de retención más eficaces, en respuesta a las campañas de evaluación - Instalación de dispositivos de retención no obligatorios - Primas de seguros reducidas para los usuarios de vehículos provistos de tales dispositivos - Campañas de concienciación organizadas por las empresas privadas para su personal.

Cuadro 1: Medidas necesarias para fomentar el uso del cinturón de seguridad

Hará falta tiempo y una estrategia por etapas para motivar a todos cuantos intervienen en la seguridad vial en el marco de un plan ambicioso. Mucho después de 2010 seguirá siendo necesaria una actuación concertada, que habrá de incluir medidas de probada eficacia y dar un nuevo impulso a todas las partes interesadas.

3.3. Movilizar a las partes interesadas a través de una carta europea de la seguridad vial

Al margen de la subsidiariedad, para garantizar una actuación política más dinámica y coherente y fomentar la emergencia de proyectos, sería de desear que todas las partes interesadas (empresas de transporte, fabricantes de vehículos y proveedores de componentes, compañías de seguros y operadores de infraestructuras, entidades locales y regionales) se comprometieran formalmente a cooperar y a garantizar, tanto colectiva como individualmente, la mayor eficacia posible adhiriéndose a una carta europea de la seguridad vial⁹.

La Carta comprende una parte común, si bien deberá completarse con compromisos específicos de cada uno de los signatarios. Sus nombres y los compromisos específicos que contraigan en virtud de la Carta se harán públicos¹⁰. Con una vigencia inicial de tres años, la Carta se podrá prorrogar tras ese período.

Los compromisos se habrán de respetar escrupulosamente y de forma continuada. Los signatarios deberán informar de la manera en que los han cumplido y aceptarán ser objeto de supervisión a tal fin durante el período de vigencia de la Carta.

- Invitar al conjunto de las partes interesadas a firmar una Carta europea de la seguridad vial.
- Supervisar el cumplimiento de los compromisos suscritos por los signatarios.

4. MEDIOS DE ACCIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

La Unión Europea dispone de varias posibilidades de actuación en materia de seguridad vial.

⁹ El texto de la Carta europea de la seguridad vial se recoge en el anexo 2.

¹⁰ Principalmente a través del sitio Europa en Internet.

- Con arreglo al artículo 71 del Tratado CE, la Unión Europea puede **legislar** a fin de adoptar las medidas necesarias para aumentar la seguridad de los transportes, dentro de los límites de la subsidiariedad. Así, tiene competencias establecidas en varios campos, tales como el uso del cinturón de seguridad en los automóviles, la inspección técnica periódica de los vehículos, las inspecciones en carretera, los tacógrafos, los limitadores de velocidad, los pesos y dimensiones de los vehículos, el transporte de mercancías peligrosas, el permiso de conducción y determinados aspectos de la formación del conductor. La Unión Europea dispone de más de una competencia en algunos ámbitos, como el de la armonización técnica de las normas relativas a los vehículos, en el que debe garantizar un elevado nivel de protección (artículo 95 del Tratado CE). Asimismo, puede establecer requisitos de seguridad para la red viaria transeuropea¹¹. Las legislaciones deberán adaptarse tanto para alcanzar el objetivo comunitario de seguridad vial como para incorporar los progresos de la técnica en los diversos ámbitos cubiertos¹². También los artículos 151 y 152 (salud pública y protección de los consumidores) facultan a la Unión Europea para adoptar medidas en este campo.

Gracias a la instauración del mercado interior se han podido desarrollar piezas para automóvil seguras, sobre todo mediante la normalización técnica que se plasma en más de cincuenta directivas: disposiciones por las que se generaliza el equipamiento de los vehículos con parabrisas de vidrio laminado, instalación de cinturones de seguridad para todos los pasajeros, protecciones laterales y frontales normalizadas y normalización de los sistemas de frenado.

Además, la Unión Europea ha legislado sobre el uso obligatorio del cinturón de seguridad, el transporte de mercancías peligrosas, la utilización de dispositivos de limitación de la velocidad en los camiones, los permisos de conducción normalizados y la inspección técnica de todos los vehículos.

- La Unión Europea cuenta con **medios financieros** para apoyar, mediante convocatorias de propuestas específicas, iniciativas destinadas a lograr una mayor concienciación de los responsables políticos, los profesionales y el gran público sobre los principales problemas de seguridad y sus soluciones. Así, por ejemplo, puede conceder ayuda económica a programas de información de los consumidores, como el programa EuroNCAP¹³.
- La Unión Europea ha desempeñado hasta el momento un importante papel a la hora de **elaborar y divulgar las mejores prácticas** (por ejemplo, generalización de las placas de matrícula reflectantes o desarrollo de barreras laterales de carretera menos peligrosas para los motociclistas), y tiene previsto ampliar todavía más esta actividad. A fin de sistematizar las medidas emprendidas en el conjunto de los ámbitos, la Comisión elaborará un marco de referencia encaminado a promover las mejores prácticas entre los profesionales de la seguridad. Lo que se pretende es determinar, resumir y presentar estas mejores prácticas en forma de guías de orientación elaboradas por profesionales y para profesionales, que se utilizarán de forma voluntaria e irán acompañadas de estudios de casos pormenorizados. Se podrán elaborar guías en los campos de la planificación de la seguridad vial, de la seguridad de las infraestructuras o de la información, de la sujeción de cargas pesadas o de los métodos de inspección en carretera. Posteriormente, la Comunidad subvencionará

¹¹ De conformidad con la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 228 de 9.9.1996, p.1).

¹² Véase capítulo 5 *infra*.

¹³ Véase apartado 5.2.2 *infra*.

proyectos de demostración que llevarán a la práctica los métodos diseñados en el marco de la elaboración de las guías de orientación.

- **La recogida y el análisis de datos sobre accidentes** y lesiones corporales resultan indispensables para poder evaluar objetivamente los problemas de seguridad vial, determinar los ámbitos de actuación prioritarios y supervisar los efectos de las medidas. En una fase posterior, permitirán cuantificar las ventajas que reportan las nuevas tecnologías. La Unión Europea ha contribuido activamente a la elaboración de métodos de investigación sobre accidentes (proyecto STAIRS) y a la creación de la base de datos CARE¹⁴. Ahora es preciso ampliar y ahondar estas actividades para así responder a las diversas expectativas (véase apartado 5.6).
- La labor de establecer y evaluar la política del futuro requiere un esfuerzo de **investigación y desarrollo tecnológico** considerable y sostenido, en un contexto de cambio tecnológico y social permanente. Al mismo tiempo, hay que plasmar los conocimientos derivados de investigaciones anteriores en medidas que salven vidas humanas. Convendrá intensificar las actividades de investigación en el ámbito de la seguridad vial, especialmente dentro del VI Programa Marco de Investigación, así como **los estudios de fondo, entre ellos los de carácter socioeconómico, y los proyectos de demostración**.
- La Comisión considera que los **incentivos fiscales** pueden constituir un medio importante para fomentar las inversiones de particulares y empresas y promover el diseño de infraestructuras y vehículos más seguros. Los incentivos han de centrarse en determinadas categorías de equipamientos cuya eficacia desde el punto de vista de la seguridad esté demostrada y que difícilmente podrían encontrar salidas comerciales sin esa ayuda. La Comisión, como ya hizo en el caso de las normas sobre emisiones contaminantes de los vehículos, estudiará la oportunidad de crear un marco armonizado que aclare las condiciones necesarias para que los Estados miembros puedan introducir dichos incentivos. En cualquier caso, los incentivos fiscales habrán de atenerse a las normas del mercado interior.
- La Comisión se basará en la experiencia adquirida a escala nacional para examinar de qué modo puede fomentarse la incorporación de **requisitos de seguridad en el ámbito de la contratación pública**. Para ello, propondrá criterios armonizados en las convocatorias de contratos públicos.

Suecia adoptó en 1997 un programa de seguridad vial con el fin de aunar los esfuerzos del Estado, las regiones, las ciudades, el sector privado y los particulares para reducir al mínimo el número de víctimas mortales y heridos graves en la carretera.

En este contexto, muchas ciudades suecas incluyeron requisitos en materia de seguridad en los contratos públicos, en particular por lo que respecta a la adquisición de vehículos oficiales y la prestación de servicios de transporte.

- El último punto que merece mención, y que reviste no poca importancia, es la necesidad de colaborar con el sector europeo de los seguros a fin de encontrar nuevos medios para incrementar la seguridad vial, en particular **repartiendo los costes de los riesgos**

¹⁴ Decisión n° 93/704/CE del Consejo, de 30 de noviembre de 1993, relativa a la creación de un banco de datos comunitario sobre los accidentes de circulación en carretera (DO L 329 de 30.12.1993, p. 63).

vinculados a los accidentes corporales de forma más equitativa mediante el ajuste de las primas de seguros.

Cabe destacar la importancia de los aspectos socioeconómicos de la seguridad vial. En términos meramente contables, es evidente que todas las medidas no poseen el mismo índice de rentabilidad, aunque no es menos cierto que incluso las más costosas presentan un índice favorable. Gracias a un análisis sistemático se podrá reconocer la eficacia de una amplia gama de medidas en pro de la seguridad vial e incrementar las inversiones. Las medidas adoptadas por la Unión Europea se basarán en un análisis cuantitativo de **sus efectos desde el punto de vista de la rentabilidad**.

- Proponer la introducción de criterios armonizados de seguridad vial en los contratos públicos.
- Estudiar con el sector europeo de los seguros las medidas suplementarias que pueden adoptar las compañías para imputar más directamente el coste de los riesgos de accidente.

5. PRINCIPALES ÁMBITOS DE ACCIÓN

5.1. Mejorar la conducta de los usuarios

5.1.1. Observancia de las normas fundamentales de seguridad vial por parte de los usuarios

- Conducir de forma peligrosa es una lacra asimilable a la delincuencia y la Comisión se propone adoptar iniciativas en el marco de la política comunitaria en el ámbito de la justicia, no sólo en el caso de los camioneros, sino en el de todos los conductores.

La inobservancia por parte de los usuarios de la normativa básica en materia de seguridad vial (alcohol al volante, uso del cinturón de seguridad o del casco y exceso de velocidad) es la principal causa de accidentes graves. Gracias a una intervención centrada en estos tres factores se podría alcanzar más de la mitad del objetivo de reducción global del 50 % del número de muertes. Otra consecuencia no desdeñable es que una conducción sosegada contribuye a reducir significativamente el consumo de combustible y las correspondientes emisiones contaminantes.

Los estudios e investigaciones efectuados sobre esta cuestión¹⁵ han revelado que, si se pretende conseguir una mayor observancia de las normas por parte de los usuarios de la red viaria, es preciso adoptar un planteamiento global que combine, por una parte, **la vigilancia policial** y, por otra, **la educación y concienciación de los usuarios**.

A corto o medio plazo, la innovación tecnológica, tanto en el caso de los propios vehículos como en el del material de control, contribuirá asimismo a una mejor aplicación de las normas de seguridad. Las correspondientes actividades de investigación sobre los aspectos tecnológicos e institucionales recibirán subvenciones del VI Programa Marco de Investigación de la UE.

¹⁵ Por ejemplo, los proyectos GADGET y ESCAPE.

Según un estudio del Transport Research Laboratory del Reino Unido, reducir la velocidad media en 3 km/h salvaría de 5 000 a 6 000 vidas en Europa todos los años, y evitaría de 120 000 a 140 000 accidentes, lo cual generaría un ahorro de 20 000 millones de euros. La experiencia adquirida en el Reino Unido pone de manifiesto que la instalación de cámaras de vigilancia automáticas da lugar a una reducción de la velocidad media de 9 km/h; si se generalizara su utilización en la Unión Europea, se podría evitar una tercera parte de los accidentes y reducir un 50 % el número de muertes en la carretera.

Seminario "Killing speeds, Saving lives" de la Presidencia belga de la Unión Europea, celebrado el 8 de noviembre de 2001 en Bruselas.

- Los Estados miembros que mejores resultados obtienen en el sector de la seguridad vial son también los que disponen de los sistemas de **control** más eficaces, lo cual pone todavía más en evidencia la lamentable situación que prevalece en otros Estados miembros, sobre todo teniendo presentes las grandes expectativas de los ciudadanos en este ámbito.

Los controles varían mucho de un Estado miembro a otro. Conductores y camioneros saben perfectamente que, en algunos países, no deben «pisar a fondo», mientras que, en otros, pueden hacerlo casi con total impunidad. Esta constatación resulta chocante en la medida en que todo conductor puede desplazarse fácilmente de un país a otro y esta situación crea distorsiones de la competencia en el sector del transporte profesional.

Para poner remedio a esta situación, la Comisión propondrá, en una primera fase que se desarrollará en 2003, una serie de medidas en materia de control a fin de mejorar, por una parte, la aplicación de la normativa relativa a las infracciones más mortíferas y, por otra, la aplicación de la normativa vigente en materia social en el sector del transporte comercial¹⁶.

Al objeto de evaluar la repercusión de las propuestas antes mencionadas, la Comisión ha iniciado recientemente estudios para recoger información básica sobre las normas de circulación vial, su control y su aplicación en la Unión Europea, y analizar de este modo la rentabilidad de las propuestas. En el caso de algunas medidas, se observan índices de rentabilidad de 10 :1.

En este contexto, la Comisión también ha establecido las relaciones de cooperación necesarias con los Estados miembros y los organismos policiales (como TISPOL, red europea de policías de tráfico) y de inspección (especialmente con *Euro Contrôle Route*, organización europea de inspectores de transporte).

En las cuestiones ya cubiertas por la normativa comunitaria existen diferencias importantes entre las incriminaciones y **las sanciones** impuestas por las infracciones al código de la circulación previstas en la normativa de la Unión Europea, sobre todo en lo tocante a la retirada del permiso de conducción. La Comisión considera que los Estados miembros deberían agilizar la aplicación del Convenio de Viena de 1998 sobre las decisiones de

¹⁶ Esta última propuesta tendrá por objeto la modificación de la Directiva 88/599/CEE del Consejo sobre procedimientos uniformes para la aplicación del Reglamento (CEE) n° 3820/85 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y del Reglamento (CEE) n° 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

privación del derecho de conducir¹⁷. Para contribuir a ello, la Comisión tiene la intención de impulsar la creación de una red de información entre las administraciones nacionales competentes en materia de permisos de conducción. De forma más general, sería útil comparar los diversos mecanismos de sanción vigentes, la manera en que se aplican y su eficacia (*benchmarking*).

En cuanto a **las campañas de educación y concienciación**, tomando ejemplo de la ayuda prestada en 2001 y 2002 para ampliar la campaña belga «BOB» o del «conductor designado» a otros Estados miembros, la Unión Europea puede subvencionar campañas informativas a escala europea fundamentalmente destinadas a concienciar de las consecuencias que se derivan del incumplimiento de las normas de seguridad vial y de la existencia de controles. Como valor añadido, la Comisión concederá prioridad a las campañas paneuropeas que se integren en el marco de los objetivos establecidos por el presente programa y se articulen en torno a una actividad nacional existente llevada a cabo por la policía u otros organismos. Tales medidas se destinarán ante todo a los usuarios vulnerables, los conductores jóvenes y los ancianos.

Bélgica desarrolla desde hace muchos años una campaña con la que pretende animar a las personas que participan en una fiesta a designar a una de ellas, a la que se ha impuesto el nombre de BOB, para que se abstenga de beber y les conduzca a casa con plena seguridad. La campaña consiguió muchos adeptos y cada vez moviliza a más participantes, acompañantes voluntarios, bares que ofrecen bebidas sin alcohol a BOB, servicios públicos especiales, etc. En 2002 fueron siete los países que obtuvieron subvenciones de la Comisión para llevar a cabo una campaña conjunta, basada en el pliego de condiciones elaborado para la campaña belga. Con ello queda demostrado el creciente interés de los Estados miembros por llevar a la práctica las medidas que han cosechado éxito en otros Estados miembros, adaptándolas si es necesario a su propia situación.

Junto al conjunto de medidas en materia de control, la Comisión subvencionará también campañas específicas para que los usuarios tomen conciencia de las tres causas principales de mortalidad en carretera (velocidad, alcohol y prescindir del cinturón de seguridad).

La Oficina Europea de la Cruz Roja - organismo constituido por las sociedades nacionales de la Cruz Roja establecidas en los Estados miembros -, llevó a cabo en 2002, con ayuda financiera de la Comunidad, una campaña de concienciación en el campo de la seguridad vial dirigida a los jóvenes de 15 a 24 años. Al término de la campaña se realizó una evaluación independiente que destacó su eficacia y sus resultados favorables.

- El uso de **drogas ilícitas** y de ciertos **medicamentos** es un factor de accidente cada vez más preocupante, al igual que la reciente tendencia al policonsumo, es decir, a ingerir drogas y alcohol al mismo tiempo. De no adoptarse rápidamente medidas, podría haber pronto más accidentes de tráfico imputables a las drogas que al alcohol. Se deberán tomar diversas medidas para luchar contra esta lacra como, por ejemplo, la instauración de un procedimiento armonizado para detectar las drogas ilícitas en todos los conductores implicados en accidentes mortales, el perfeccionamiento de instrumentos de detección, una formación adecuada de los agentes de tráfico y la puesta en común de los resultados en el

¹⁷ Acto del Consejo de 17 de junio de 1998 relativo a la celebración del Convenio sobre las decisiones de privación del derecho de conducir (DO C 216 de 10.7.1998, p.1). Hasta el momento, sólo un Estado miembro (España) ha firmado y ratificado el Convenio.

campo de los estudios de prevalencia, del control y de la rehabilitación. Estas medidas serán objeto de iniciativas a escala europea. De hecho, en 2002 la Comisión emprendió, en colaboración con la administración estadounidense, un estudio¹⁸ que tiene como objetivo evaluar los resultados y los métodos de utilización de dispositivos que puedan emplearse en los controles en carretera para detectar el consumo de drogas en los conductores de vehículos. Además, también se requerirá la contribución de médicos y farmacéuticos para que proporcionen a los pacientes información sobre los efectos de su tratamiento en la capacidad para la conducción. La Comisión examinará si procede generalizar la utilización de pictogramas adecuados y armonizados en los envases de los medicamentos, basados en una clasificación europea de medicamentos en función de sus efectos.

Los jóvenes conductores de 15 a 24 años pagan un precio altísimo en los accidentes de tránsito. Ello obedece a la combinación de varios factores desfavorables: una experiencia de conducción insuficiente, una afición al riesgo más acusada o una actitud menos respetuosa para con las normas de circulación. Otros factores (cansancio, conducción nocturna, uso de sustancias psicotrópicas legales e ilegales, comportamiento de grupo) han contribuido a que, en algunos Estados miembros, los accidentes de tráfico del viernes o del sábado por la noche se hayan convertido en la primera causa de mortalidad juvenil (véase el gráfico 2 infra).

Esta hecatombe se cifra en más de 2 000 muertes al año (EUR-15). Con todo, el ejemplo del Reino Unido demuestra que no se trata de una fatalidad.

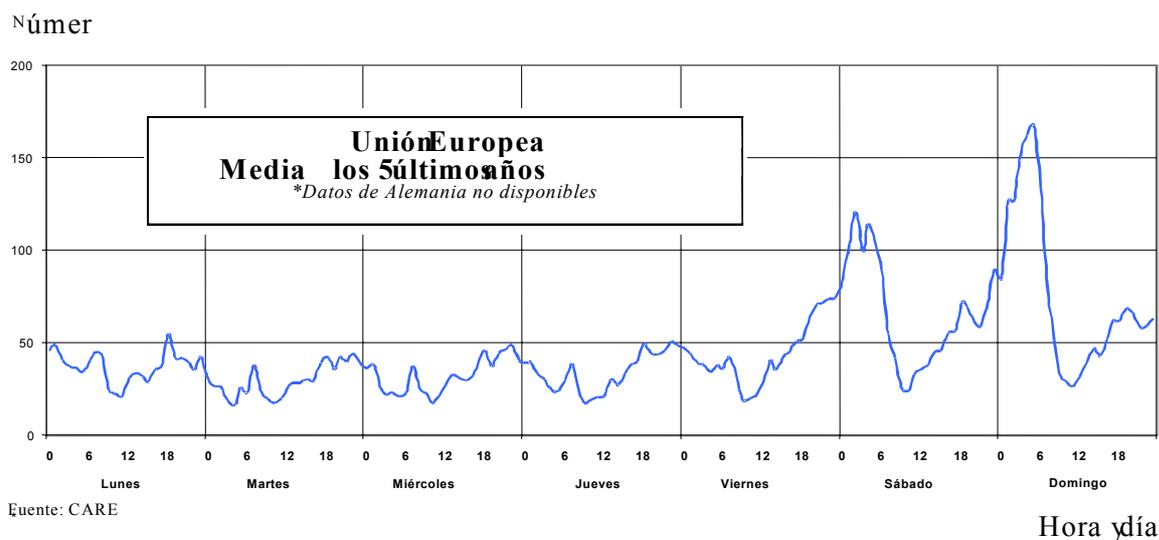


Gráfico 2: Mortalidad de adultos jóvenes en carretera

(Número de personas de 18 a 25 años fallecidas en accidentes de tráfico, por hora y día - media anual)

¹⁸ Proyecto ROSITA - Evaluation of roadside oral fluid tests for the detection of drivers under the influence of drugs.

- Proponer medidas para intensificar los controles y la correcta aplicación de las normas de seguridad más importantes.
- Elaborar orientaciones sobre las mejores prácticas en materia de controles policiales; recopilar, comparar y publicar información sobre los códigos de la circulación nacionales, así como sobre las infracciones detectadas y las sanciones aplicadas en los distintos países.
- Participar en campañas de concienciación sobre el alcohol, el cinturón de seguridad, la velocidad y el cansancio, siempre que sea posible de forma combinada con las actividades de la policía a escala nacional.
- Fomentar la aplicación de la recomendación referente a la tasa máxima de alcoholemia, continuar las actividades sobre los efectos de las drogas y los medicamentos.
- Introducir una clasificación y un etiquetado apropiados para los medicamentos que tienen efectos en la capacidad de conducción de vehículos.
- Armonizar con el tiempo las sanciones impuestas por las principales infracciones a las normas de circulación en el transporte comercial internacional.

5.1.2. *Permiso de conducción y formación*

Garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública es uno de los objetivos primordiales de las políticas relativas a la concesión del permiso de conducción en Europa. La formación y la información permanentes de los usuarios acerca de los riesgos vinculados a los accidentes de circulación, las consecuencias de comportamientos peligrosos, las disposiciones de control, la observancia de las principales normas de seguridad y el interés que presenta una actitud positiva ante medidas correctivas eficaces constituyen un aspecto esencial de las actividades relacionadas con la seguridad vial.

La normativa sobre permisos de conducción facilita la libre circulación de las personas y contribuye a mejorar el comportamiento de los conductores en determinados aspectos, en particular gracias a las pruebas de conducción que forman parte del examen para obtener el permiso, cuyos requisitos mínimos se han modificado para hacerlos considerablemente más estrictos¹⁹. La Comisión examinará medios para perfeccionar el sistema de acceso progresivo a las diversas categorías de permisos, evitar las posibilidades de fraude demasiado flagrantes que propicia la profusión de modelos de permiso válidos en el territorio de la Unión Europea, y comprobar que los conductores conservan sus facultades.

Asimismo, la Comisión efectuará una actualización de los requisitos mínimos en materia de aptitudes físicas y mentales y de las disposiciones que permiten a las autoridades competentes aplicar tolerancias o restricciones a los conductores que siguen tratamientos de larga duración que reducen su capacidad para conducir un vehículo.

En las revisiones médicas realizadas en España y en los Países Bajos se observa que uno de cada diez conductores de 50 años y uno de cada seis conductores de 70 años conduce con una visión no corregida de forma adecuada.

¹⁹ Directiva 2000/56/CE de la Comisión, de 14 de septiembre de 2000, por la que se modifica la Directiva 91/439/CEE del Consejo sobre el permiso de conducción (DO L 237 de 21.9.2000, p.45).

También resulta esencial prestar mayor atención a los problemas específicos de los jóvenes y de las personas de edad en el marco del permiso de conducción y de la educación vial. Varios Estados miembros han establecido de manera concluyente un régimen de acceso progresivo, desde la edad escolar, a las diversas categorías de permisos, acompañado de disposiciones especiales y de actividades de formación permanente. La Comisión evaluará la posibilidad de establecer este tipo de medidas a escala europea con miras a reducir el excesivo riesgo de accidente al que se enfrentan los jóvenes conductores sin experiencia. Se han iniciado varios estudios en este campo con el apoyo de la Comisión²⁰. Los resultados que se obtengan permitirán a la Comisión redactar en breve plazo una recomendación sobre el funcionamiento de los permisos provisionales y de las guías de orientación en estos ámbitos.

Al mismo tiempo, conviene proseguir las actividades sobre la rehabilitación de los autores de infracciones graves al código de la circulación y sobre las cuestiones que plantea el Convenio de 1998, ya citado, sobre el reconocimiento mutuo de las decisiones de privación del derecho de conducir. Un estudio sobre los programas de rehabilitación organizados en algunos Estados miembros²¹ muestra que ciertos programas poseen una eficacia notable, ya que reducen los casos de reincidencia en un 50 %. Por consiguiente, parece prometedor vincular un sistema de permisos probatorio o de puntos a cursos de rehabilitación a los que esté supeditada la restitución del permiso retirado. Además, es de esperar que la creación de una red de comunicación informatizada entre autoridades competentes de los registros nacionales de permisos de conducción contribuya a reducir las posibilidades de fraude y a aplicar el Convenio de 1998.

Es obvio que, si no se controla la expedición del permiso de conducción, surgen diversos tipos de fraudes tanto a escala individual - consistentes sobre todo en solicitar duplicados o en volver a pasar las pruebas de conducción en otro Estado miembro -, como de forma organizada - en particular falsificando o imitando los modelos de permisos, a veces muy antiguos, que permanecen en circulación y no están provistos de dispositivos de protección -. Aparte de este último aspecto del fraude organizado, que deberá evaluarse igualmente desde el punto de vista de la seguridad, los defraudadores más frecuentes suelen ser también los conductores que más infringen el código de la circulación.

En este mismo contexto, la Comisión también tiene la intención de presentar a su debido tiempo una propuesta de normalización a escala europea de las cualificaciones que han de poseer los instructores y los examinadores en aras tanto de la seguridad como de la libre circulación de los servicios de enseñanza y formación.

Por último, se evaluarán las ventajas que presentan las prometedoras actividades que se están llevando a cabo para introducir un permiso de conducción electrónico o el uso de simuladores en el aprendizaje y perfeccionamiento de la conducción.

- Modificar la Directiva 91/439/CEE sobre el permiso de conducción a fin de incorporar normas mínimas aplicables a los examinadores de conducción de automóviles y el acceso progresivo a los vehículos de motor para reducir el riesgo de accidente en el grupo de los conductores noveles.

²⁰ Proyectos DAN, ADVANCED y NOV-EN.

²¹ Proyecto ANDREA.

- Proseguir la labor de revisar a la luz del progreso científico las normas mínimas relativas a la aptitud física y mental para la conducción y estudiar la repercusión de los exámenes médicos en la seguridad vial.
- Facilitar un planteamiento científico del aprendizaje de la conducción y de la formación en el ámbito de la seguridad vial desde la edad escolar.
- Continuar las actividades específicas relativas a los jóvenes conductores y a los métodos de rehabilitación destinados a reducir el porcentaje de reincidencia.

5.1.3. *Uso del casco*

Las investigaciones demuestran que el uso del casco de protección por parte de los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas reduce a la mitad el riesgo de traumatismo craneal mortal o grave. Sobre la base de las estadísticas, se calcula que la observancia de la normativa sobre la utilización del casco permitiría salvar unas 1000 vidas al año en el conjunto de la Unión Europea. La Comisión apoyará las iniciativas nacionales que se emprendan para incrementar la tasa de utilización del casco.

Asimismo, en muchos Estados miembros se promueve el uso del casco de protección por parte del grupo de alto riesgo que constituyen los ciclistas. La Comisión tiene previsto realizar un estudio estadístico sobre el uso del casco por los ciclistas de la Unión Europea y sobre su eficacia para reducir los riesgos de traumatismo craneal, en particular en el grupo de edad comprendido entre los 10 y los 14 años, que es el que presenta el riesgo más elevado.

En el caso de los usuarios de ciclomotores, el uso del casco sigue siendo un problema grave debido a la insuficiencia de las normas, a su incumplimiento o a la ineficacia de las sanciones. A finales de 2002 comenzó a efectuarse un estudio comparativo de los códigos de la circulación y de su aplicación. Habida cuenta de las conclusiones de dicho estudio, la Comisión podrá tomar una iniciativa con respecto a este punto concreto.

- Fomentar la utilización generalizada del casco entre los usuarios de todos los vehículos de motor de dos ruedas.
- Estudiar la eficacia del uso del casco por parte de los ciclistas de los diversos grupos de edad, así como sus efectos en el uso de la bicicleta y las medidas que, en su caso, hayan de adoptarse a escala de la UE.

5.2. Sacar partido del progreso técnico para fabricar vehículos más seguros

5.2.1. *Progresos en el diseño de los vehículos*

Las normas de fabricación de los vehículos permiten establecer niveles mínimos de protección para evitar accidentes y proteger de las lesiones a los usuarios. La protección de que disfrutaban los ocupantes de un vehículo en todos los Estados miembros sigue mejorando notablemente gracias al progreso tecnológico.

La homologación completa de los automóviles y vehículos de motor de dos ruedas es ahora competencia exclusiva de la Unión Europea. Este procedimiento, instrumento de primera importancia para incrementar la seguridad vial, se ampliará próximamente a los vehículos industriales y sus remolques, a los autocares y a los autobuses. El perfeccionamiento permanente de los vehículos queda garantizado por la adaptación progresiva de los requisitos

técnicos establecidos en las directivas que regulan los procedimientos de homologación. Gracias, en particular, a las directivas relativas a las colisiones laterales y frontales²² y a la información proporcionada al consumidor por el programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles (véase apartado siguiente), Europa ha logrado sus avances más rápidos en materia de protección de los ocupantes de automóviles. Por otra parte, con su adhesión a los Acuerdos de Ginebra de 1958 y 1998²³, la Unión Europea puede desempeñar un papel esencial en este ámbito a escala mundial.

Es imperativo proseguir esos avances, ya que los ocupantes de automóviles representan el 57 % de las víctimas de accidentes mortales. La mayoría de las muertes o lesiones de peatones y ciclistas se producen tras haber chocado éstos con un vehículo de motor, por lo que también es precisa protección para reducir los elevados riesgos de lesiones a que se ven expuestos estos usuarios vulnerables. Al mismo tiempo, los importantes riesgos que entraña la conducción de motocicletas y ciclomotores y el elevado coste social que representan las lesiones invalidantes justifican la realización de nuevos esfuerzos para determinar las medidas que deben adoptarse en el sector del diseño de estas categorías de vehículos a fin de aumentar la protección en caso de accidente.

Puede llegarse mucho más lejos, por ejemplo aplicando a corto plazo los resultados de las actividades de investigación y desarrollo, gracias a los que se podrán mejorar otros aspectos de seguridad pasiva de los vehículos. El VI Programa Marco de Investigación seguirá impulsando la creación de equipos multidisciplinares de investigadores, entre los que se contarán médicos y biomecánicos, ingenieros, estadísticos y psicólogos de los medios universitarios e industriales.

Por otra parte, la tecnología de la industria del automóvil experimenta actualmente una revolución que podría abrir amplios horizontes en el campo de la seguridad activa o de la prevención de accidentes. El vehículo tiende a convertirse en un receptáculo de dispositivos electrónicos ultramodernos que activan las funciones de seguridad del vehículo. Estas tecnologías permiten entrever un salto cualitativo en el ámbito de la seguridad vial, gracias a sistemas inteligentes de seguridad activa y pasiva que garantizan una mayor observancia de las normas de circulación, sobre todo por lo que respecta al exceso de velocidad y a la disminución de las facultades del conductor, así como una protección inteligente en caso de accidente. Es poco probable, empero, que estas tecnologías puedan corregir todos los defectos de conducta, que se prevé seguirán siendo la principal causa de los accidentes durante el período de referencia.

²² Directivas 96/27/CE y 96/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 1996 y de 16 de diciembre de 1996, sobre la protección de los ocupantes de los vehículos de motor en caso de colisión lateral y frontal y por las que se modifica la Directiva 70/156/CEE (DO L 169 de 8.7.1996, p.1 y DO L 18 de 21.1.1997, p.7).

²³ Acuerdo sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones [anteriormente Acuerdo relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958](Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, 5 de octubre de 1995); Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas, y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998.

Sin esperar a que surjan nuevas tecnologías, bastaría aplicar a partir de ahora, de forma armonizada, las tecnologías ya disponibles en materia de seguridad de los vehículos y equipamientos de protección para lograr una parte considerable del objetivo de reducción, especialmente en el caso de los vehículos industriales.

5.2.2. Información del consumidor: programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles (EuroNCAP)

Los compradores de automóviles nuevos necesitan información objetiva sobre el nivel de seguridad de los vehículos. La información disponible influye en las decisiones de compra e impulsa a los fabricantes del sector a innovar y comercializar soluciones en el ámbito de la seguridad sin esperar a la entrada en vigor de las normas legislativas.

Aparte del régimen de homologación comunitaria de vehículos, el programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles (EuroNCAP) comprueba la seguridad de los modelos más populares de automóviles nuevos de acuerdo con protocolos de ensayo armonizados y en condiciones representativas de los diversos tipos de colisiones que causan lesiones graves a los ocupantes, así como en caso de choque con un peatón. Este programa aprovecha el esfuerzo de la industria publicando los resultados de los ensayos para informar a los consumidores de las características de seguridad de los automóviles nuevos, y gracias a él Europa se ha convertido en un mercado puntero en materia de seguridad. La Comisión Europea lo subvenciona y participa en las decisiones técnicas.

Según un estudio subvencionado por la Comisión²⁴, cada una de las estrellas concedidas de acuerdo con los criterios del programa EuroNCAP puede entrañar una reducción de casi el 10 % de los riesgos de accidente mortal para los ocupantes del vehículo. Ha quedado demostrado que los automóviles merecedores de cinco estrellas (un modelo en 2001 y seis en 2002) presentan un riesgo intrínseco de accidente mortal inferior en un 36 % al de los modelos que se limitan a atenerse al nivel legal.

Desde hace poco se observa que la etiqueta de las cinco estrellas de EuroNCAP se está convirtiendo en un argumento comercial muy valorado por la industria del automóvil.

La evolución del programa EuroNCAP en los próximos años permitirá incorporar otros aspectos de seguridad pasiva, como la protección contra el «latigazo» cervical y la compatibilidad de los vehículos en caso de colisión entre dos automóviles, así como otros aspectos relacionados con la seguridad activa.

- La Comisión seguirá prestando su apoyo a EuroNCAP con el fin de hacer posibles nuevos progresos, concienciar e informar al consumidor y fortalecer la representación de los Estados miembros.

5.2.3. Protección en caso de accidente o seguridad pasiva

Actualmente se está elaborando una especificación aplicable a los dispositivos visuales o sonoros que recuerdan la necesidad de utilizar **el cinturón de seguridad** en los vehículos. Estos dispositivos ya están incluidos en la evaluación de los vehículos dentro del programa EuroNCAP, y el EEVC²⁵ elaborará una norma para evaluar sus prestaciones. Si se

24 Quality Criteria for the Safety Assessment of Cars Based on Real-World Crashes (SARAC).

25 European Enhanced Vehicle-Safety Committee (Comité Europeo de Potenciación de la Seguridad de los Vehículos), beneficiario de subvenciones comunitarias.

generalizara, este tipo de equipamiento podría constituir un medio relativamente barato y eficaz de incrementar el porcentaje de uso del cinturón. Según estimaciones realizadas en Suecia, la instalación de dispositivos eficaces que animen a abrocharse el cinturón de seguridad permitiría reducir en torno a un 20 % el número de muertes entre los ocupantes de automóviles. Extrapolado al conjunto de la Unión Europea, ese porcentaje representaría más de 4000 vidas salvadas todos los años. Por otra parte, recientemente se ha reforzado la normativa comunitaria sobre **dispositivos de retención para niños**²⁶; asimismo, está previsto lograr en la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas un acuerdo sobre un sistema de sujeción universal que haga posible una instalación más fácil y segura de los asientos para niños en los vehículos y contribuya a resolver un problema muy frecuentemente planteado por los padres.

En Suecia, que es el país en el que se observa el porcentaje de uso del cinturón de seguridad más alto de Europa (95 %), la mitad de las víctimas mortales de accidentes no llevaba abrochado el cinturón, lo cual pone de manifiesto el gran potencial que representa toda medida encaminada a incrementar en mayor medida ese porcentaje, y en particular los dispositivos que recuerdan el uso del cinturón a todos los ocupantes del vehículo.

La fabricación de automóviles con **partes delanteras** menos **peligrosas para peatones y ciclistas** forma parte de las medidas prioritarias de la Unión Europea. La Comisión ha adoptado recientemente una propuesta en este sentido²⁷. La fabricación de diseños que respondan a los cuatro ensayos de prestaciones preconizados por el EEVC permitirá salvar de la muerte a unos 2000 peatones y ciclistas al año.

En lo que se refiere a **colisiones entre vehículos pesados y turismos**, la normativa comunitaria ya establece una serie de prescripciones relativas a la parte trasera, la protección lateral y la parte delantera de los vehículos pesados a fin de limitar el empotramiento de los turismos²⁸, y es posible ofrecer mayor protección a los ocupantes mediante la introducción de criterios de absorción de energía. En cuanto a las **colisiones entre automóviles**, también existen posibilidades de aumentar la compatibilidad de los vehículos. Con el tiempo, habrá que modificar la normativa para incorporar esos criterios.

Por otra parte, la seguridad pasiva de **las motocicletas y la interacción entre los vehículos de carretera y la infraestructura** podrían mejorarse mucho.

26 Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas (DO L 115 de 9.5.2003, p.63). El título de la Directiva 91/671/CEE modificada pasa a ser "Directiva relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos".

27 Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública en caso de colisión con un vehículo de motor, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE [COM(2003)67 final de 19.2.2003].

28 Directiva 70/221/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los depósitos de carburante líquido y los dispositivos de protección trasera de los vehículos de motor y de sus remolques (DO L 76 de 6.4.1970, p.23), modificada en último lugar por la Directiva 2000/8/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de marzo de 2000 (DO L 106 de 3.5.2000, p.23); Directiva 89/297/CEE del Consejo, de 13 de abril de 1989, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la protección lateral de determinados vehículos de motor y sus remolques (DO L 124 de 5.5.1989, p.1); Directiva 2000/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de junio de 2000 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la protección delantera contra el empotramiento de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE (DO L 203 de 10.8.2000, p.9).

Todos estos aspectos son prioritarios a corto plazo. La Comisión seguirá empleando todos los instrumentos disponibles que contribuyan a potenciar la seguridad pasiva de los vehículos. Así, examinará los efectos en la seguridad vial de la proliferación de vehículos de tipo «4x4», «SUV» o «MPV» (*sports utility vehicles* y *multipurpose vehicles*), que, al igual que en los Estados Unidos, cada vez suscitan mayor preocupación.

- Elaborar una especificación armonizada para la instalación de dispositivos sonoros o visuales que recuerden el uso del cinturón de seguridad en los vehículos y fomentar su generalización mediante un acuerdo voluntario.
- Generalizar los sistemas de sujeción universales de los dispositivos de retención para niños.
- Mejorar los automóviles a fin de reducir la gravedad de los accidentes de los que son víctimas peatones y ciclistas.
- Estudiar las causas y los medios para prevenir las lesiones causadas por el "latigazo".
- Apoyar la fabricación de dispositivos de retención inteligentes.
- Adaptar al progreso técnico las directivas relativas a las colisiones frontales, laterales y traseras de los vehículos pesados para limitar el empotramiento de los vehículos, e introducir criterios de absorción de energía.
- Aumentar la compatibilidad de los vehículos.
- Examinar los efectos en la seguridad vial de la proliferación de vehículos «4x4», *sports utility vehicles* y *multipurpose vehicles*.

5.2.4. Prevención de accidentes o seguridad activa

Las nuevas tecnologías en los campos de la información y las comunicaciones (*intelligent transport systems* o ITS) a las que se puede recurrir para equipar los vehículos presentan un gran potencial de reducción del número de víctimas. Los radares instalados a bordo pueden detectar situaciones de accidente y activar los dispositivos de seguridad aun antes de que se produzca el impacto, evitando de este modo el accidente o reduciendo considerablemente sus consecuencias. El perfeccionamiento de sensores, accionadores y calculadoras adaptados ya ha hecho posible la generalización de dispositivos ABS y de sistemas que aumentan la estabilidad de los vehículos como los dispositivos ESP (*Electronic Stability Program*), que ayudan al conductor a mantener el control del vehículo en condiciones extremas. Se espera disponer próximamente de nuevas generaciones de dispositivos de seguridad activa y asistencia al conductor (*Advanced Driver-Assistance Systems* o ADAS). Se trata, por una parte, de sistemas de seguridad autónomos que integran no sólo parámetros vinculados al vehículo y al conductor, sino también datos sobre el entorno del vehículo, y, por otra parte, de sistemas interactivos gracias a los que se puede intercambiar información de seguridad entre vehículos.

Al analizar la información procedente del entorno del vehículo, estos sistemas podrán evaluar el riesgo de que se produzca un accidente. Avisarán al conductor e iniciarán la acción de evitación de emergencia adecuada. Si el accidente es inevitable, el sistema podrá optimar el funcionamiento de los dispositivos de protección pasiva. Otros sistemas avisarán automáticamente a los servicios de primeros auxilios.

La Unión Europea, los Estados miembros y la industria han de esforzarse por elaborar un planteamiento integrado que contribuya a aumentar la eficacia de estas nuevas tecnologías de seguridad. La **iniciativa eSafety**, presentada en 2002 por la Comisión y la industria del automóvil²⁹ siguiendo la pauta marcada por el plan *e-Europe* propugnado por los Jefes de Estado en el Consejo Europeo de Feira en junio de 2001, lleva a formular recomendaciones y proponer una serie de medidas a escala comunitaria, que la Comisión presentará en breve en una comunicación relativa a las tecnologías de información y comunicación para vehículos inteligentes. Estas medidas se pueden considerar un aspecto especialmente importante del presente programa de acción.

Además de las actividades, llevadas a cabo principalmente por la industria del automóvil, que figuran en la presente Comunicación, la Unión Europea elaborará un plan en materia de sistemas inteligentes de gestión del tráfico creados por las autoridades gubernamentales que presenten interés para la seguridad vial, a fin de aprovecharlos al máximo en beneficio de los ciudadanos.

Entre las actividades de desarrollo a largo plazo, se debe conceder prioridad a los sistemas que ofrezcan las mejores perspectivas³⁰. Con el aumento del tráfico, mejorar la gestión de la velocidad de los vehículos es un imperativo de seguridad que ha de facilitar la lucha contra la congestión. Además de los beneficios en términos de seguridad vial, la observancia de los límites de velocidad también contribuirá significativamente a la reducción de los gases de efecto invernadero. A fin de evaluar las condiciones necesarias para el funcionamiento de los sistemas de adaptación de la velocidad, será conveniente estudiar la experiencia adquirida en varios países, especialmente en Suecia, los Países Bajos, el Reino Unido, Bélgica, Francia y Alemania.

Asimismo, sin menoscabo de la normativa sobre protección de datos y del derecho a la movilidad, se deberá seguir estudiando una serie de tecnologías prometedoras como, por ejemplo:

- Los dispositivos antiarranque de vehículos en caso de alcoholemia excesiva (*alcolocks* o *alcobloqueo*). Llegado el momento, estos sistemas podrían incluirse en el conjunto de medidas aplicables a los infractores de la normativa sobre alcoholemia de los conductores.
- Los dispositivos de gestión de la velocidad para el control dinámico de los vehículos, con objeto de reducir las distancias de frenado, aumentar la estabilidad y prevenir los vuelcos, sobre todo en el caso de los camiones.
- La detección (de forma no intrusiva) del grado de cansancio del conductor o de una alteración de sus facultades a fin de avisarle.
- Los dispositivos específicos que alertan al conductor del riesgo de colisión con un peatón u otro usuario vulnerable. Aunque todavía se halla en fase de investigación, este tipo de dispositivo ofrece perspectivas muy halagüeñas, especialmente para aumentar la seguridad en las ciudades, y hay que proseguir y apoyar el esfuerzo de investigación.

29 Para más información, consúltese el sitio www.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm

30 Como los limitadores e indicadores de exceso de velocidad, entre los que se cuentan los sistemas de adaptación de la velocidad (Intelligent Speed Adaptation o ISA), los dispositivos de alerta de colisión y los que mantienen el vehículo en el carril, los adaptadores de velocidad de crucero (Adaptive Cruise Control o ACC), o los dispositivos de detección de intersecciones.

- La identificación electrónica de los vehículos (*Electronic Vehicle Identification* o EVI).

La Comisión presentará un marco detallado de actuación en la comunicación relativa a las tecnologías de información y comunicación para vehículos inteligentes ya mencionada.

Con la evolución de las tecnologías, la Unión Europea deberá supervisar de forma sistemática y permanente la seguridad de estos sistemas y elaborar normas de calidad. En particular, la interfaz de los sistemas de información y comunicación instalados a bordo ha de organizarse de manera que no comprometa la seguridad de funcionamiento del vehículo ni limite inútilmente el uso de dichos sistemas. En una primera fase, la Comisión adoptó en diciembre de 1999 una recomendación por la que invitaba a la industria a aceptar una declaración de principios sobre la interfaz persona-máquina³¹. Todavía deben establecerse las medidas necesarias para garantizar la observancia de tales principios.

Por otra parte, las investigaciones han demostrado que los conductores no siempre utilizan con conocimiento de causa los medios de seguridad activa. Por tanto, es preciso realizar estudios de comportamiento antes de plantearse la posible generalización de medios de este tipo. Así, por ejemplo, el uso de sistemas tales como los de estabilización de la velocidad (*Automatic Cruise Control* o ACC), de control de marcha lenta (*Stop and Go Control*) o de control de trayectoria requerirá un aprendizaje. Dado que el conductor seguirá siendo plenamente responsable de la conducción, la utilización de estas tecnologías puede exigir, además, una información adecuada. También serán necesarias investigaciones complementarias que estudien los comportamientos de los conductores y los límites mentales que entrañan las nuevas tecnologías.

Los efectos de las nuevas tecnologías en la seguridad pueden ser tanto positivos como negativos. Los teléfonos móviles no son, stricto sensu, equipamientos de vehículos, si bien su masiva aparición y su uso por parte de los conductores - que incrementa considerablemente el riesgo de accidente mortal³² - ilustran el fenómeno del riesgo nuevo y la necesidad de encontrar una respuesta adaptada. Por otra parte, estos aparatos también pueden contribuir a incrementar la seguridad, ya que gracias a ellos se puede avisar con mayor rapidez a los servicios de primeros auxilios (véase apartado 5.5 infra).

Por ello, es preciso establecer un marco adaptado para fomentar la utilización de tecnologías eficaces, evitando al mismo tiempo la creación de nuevos riesgos.

El aumento de la **visibilidad de los vehículos** y la mejora de la **visión nocturna o en condiciones difíciles** son los factores de prevención que ofrecen las perspectivas más alentadoras. Actualmente se considera que la presencia y utilización de luces de circulación diurna constituyen elementos muy positivos para la visibilidad de los vehículos. Algunos Estados miembros siguen mostrándose escépticos en cuanto al interés de la medida, teniendo sobre todo en cuenta su coste energético, por lo que la Comisión volverá a examinar la cuestión antes de presentar, en su caso, una posible propuesta.

31 Recomendación 2000/53/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 1999, relativa a sistemas de información y comunicación a bordo de vehículos seguros y eficientes: declaración de principios europea sobre la interfaz persona-máquina [notificada con el número C(1999) 4786] (DO L 19 de 25.1.2000, p.64).

32 Véase, por ejemplo, el estudio Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit (Bundesanstalt für Strassenwesen [BAST], Bergisch Gladbach, Alemania, noviembre de 1997).

En febrero de 2002 la Comisión presentó una propuesta legislativa encaminada a **eliminar el punto ciego** en la parte trasera de los vehículos nuevos³³, que también presenta un gran potencial de reducción del número de víctimas. Además, basándose en los resultados de un estudio, examinará la oportunidad de presentar una propuesta legislativa para el equipamiento *a posteriori* de los camiones ya en circulación.

Es de esperar que los avances tecnológicos en el sector de los **neumáticos** (reducción de la proyección de agua en el caso de los vehículos pesados, mayor adherencia en calzadas resbaladizas, sistema de alerta en caso de inflamamiento insuficiente) contribuyan a corto plazo a reducir el consumo de combustible y el ruido de rodadura, manteniendo al mismo tiempo un nivel de seguridad elevado. Se prevé una reducción del 10 % del consumo de combustible y de aproximadamente mil muertes al año. La Comisión evaluará las medidas necesarias para sacar rápidamente partido de estos avances.

La **motocicleta** constituye con gran diferencia el modo de transporte que entraña más riesgos. También en este caso hay posibilidades técnicas para reducir el riesgo de accidente como, por ejemplo, la generalización de dispositivos antibloqueo de ruedas en caso de frenado. La Comisión seguirá examinando los aspectos técnicos de seguridad de las motocicletas en colaboración con las organizaciones competentes a fin de mejorar las prescripciones reglamentarias.

Otro aspecto de interés es el acceso a la conducción de **las personas de movilidad reducida**. La Comisión inició en 1989 una serie de estudios que dieron lugar a la aprobación de una lista de los códigos comunitarios que han de incorporarse al permiso de conducción³⁴ y que facilitan la libre circulación de estas personas, que conducen vehículos con adaptaciones a menudo muy complejas. En la actualidad, el estudio QUAVADIS está analizando los aspectos cuantitativos, de procedimiento y de seguridad de los productos de adaptación. Los resultados de estas actividades permitirán adoptar a medio plazo guías de orientación y promover la movilidad de las personas que necesitan algún tipo de adaptación en sus vehículos.

Por otra parte, las investigaciones efectuadas hasta el momento han puesto de manifiesto que los conductores no siempre emplean los medios de seguridad activa con conocimiento de causa. Por ende, habrá que efectuar **estudios de comportamiento** antes de examinar la posibilidad de generalizar este tipo de medios.

- Estudiar la repercusión del uso generalizado de las luces de circulación diurna en todos los vehículos.
- Mejorar la visibilidad de los vehículos pesados.
- Eliminar los puntos ciegos en la parte trasera de los vehículos pesados.
- Evaluar medidas para reducir el número de accidentes relacionados con los neumáticos.

33 Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los retrovisores y sistemas suplementarios de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE [COM(2001)811 final de 7 de enero de 2002, DO C 126E de 28.5.2002, p.125].

34 Directiva 97/26/CE del Consejo, de 2 de junio de 1997, por la que se modifica la Directiva 91/439/CEE sobre el permiso de conducción (DO L 150 de 7.6.1997, p.41). La lista en cuestión fue modificada por la Directiva 2000/56/CE de la Comisión, de 14 de septiembre de 2000 (DO L 237 de 21.9.2000, p.45).

- Estudiar los dispositivos de detección de los fallos del conductor, como el alcoholómetro que impide el arranque del vehículo y los detectores de cansancio.
- Estudiar los ensayos realizados a escala nacional en el campo de los dispositivos de adaptación inteligente de la velocidad y evaluar su aceptabilidad en la opinión pública.
- Aumentar la seguridad de las motocicletas mediante la normativa o acuerdos voluntarios con la industria.
- Examinar las ventajas que presenta la homologación armonizada de las adaptaciones introducidas en los vehículos destinados a las personas de movilidad reducida.
- Elaborar un plan a largo plazo sobre los sistemas de información y comunicación en el ámbito de la seguridad vial y crear el marco reglamentario necesario para aplicar esos sistemas, especialmente en lo relativo a los procedimientos de autorización, las características requeridas y la existencia de un número suficiente de frecuencias de radio.
- Designar los ejes prioritarios de aplicación y elaboración de normas de calidad para optimar la interfaz persona-máquina y las posibilidades de incremento de la seguridad vial gracias a las aplicaciones telemáticas. Velar por la observancia de la declaración de principios referente a la interfaz persona-máquina.

5.2.5. *Inspección técnica periódica*

Los fallos mecánicos desempeñan actualmente un papel de escasa importancia en los accidentes de tránsito gracias a la generalización de las inspecciones técnicas, cuyas condiciones de ejecución - aplicables a todo tipo de vehículos, desde el turismo hasta el camión - se establecen en la normativa comunitaria³⁵. No obstante, las inspecciones deberán adaptarse atendiendo a la creciente complejidad de las tecnologías presentes a bordo de los vehículos y a sus modos operativos para así garantizar su correcto funcionamiento a lo largo del ciclo de vida del vehículo.

La Comisión examinará la oportunidad de incluir otras categorías de vehículos en las inspecciones técnicas, así como la promoción de métodos alternativos que garanticen un resultado equivalente.

Por otra parte, la Comisión estudia su adhesión a los acuerdos internacionales de 1997³⁶ con objeto de lograr una armonización internacional de las normas mínimas de inspección.

- Estudiar con los Estados miembros la conveniencia de incluir los nuevos sistemas electrónicos instalados a bordo en la inspección técnica.

35 Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos de motor y de sus remolques (DO L 46 de 17.2.1997, p.1) –última adaptación al progreso técnico: Directiva 2001/9/CE de la Comisión, de 12 de febrero de 2001 (DO L 48 de 17.2.2001, p. 18); Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de junio de 2000 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad (DO L 203 de 10.8.2000, p.1).

36 Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes aplicables a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas y al reconocimiento recíproco de las inspecciones, hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997 (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas).

- Establecer e impulsar las mejores prácticas con objeto de incrementar la eficacia de las inspecciones periódicas obligatorias al menor coste posible.

5.3. Fomentar la mejora de las infraestructuras viarias

5.3.1. Antecedentes

La mejora de la infraestructura viaria y la introducción de procedimientos pueden contribuir notablemente a reducir la frecuencia y gravedad de los accidentes de circulación. Dando a la red viaria una configuración explícita, los diseñadores pueden influir en el comportamiento de los usuarios. La aplicación del concepto de vía autoexplicable permitirá mejorar los comportamientos de los conductores al ofrecer mayor información sobre las velocidades adecuadas. Además, la creación de un entorno clemente (en particular barreras laterales y arcenes de carretera), en el que el error humano no entrañe necesariamente la muerte o lesiones graves, puede contribuir a hacer que las carreteras sean más seguras.

El Parlamento Europeo ha pedido en reiteradas ocasiones que se efectúen sistemáticamente estudios de repercusión en la seguridad respecto de las nuevas infraestructuras financiadas con fondos europeos y que se elaboren a escala europea guías referentes a la aplicación de las medidas de seguridad vial con menor coste y a la realización de auditorías de seguridad.

Tal y como se señala en el Libro Blanco antes mencionado, cuando se examinan nuevos proyectos de carreteras debe efectuarse un estudio de repercusión en la seguridad para comprobar que los proyectos no tienen efectos negativos en la seguridad de la zona considerada. Hay que establecer una metodología comunitaria para realizar esos estudios. Acto seguido, deben realizarse auditorías de seguridad para verificar las obras realmente llevadas a cabo en las diversas fases del proyecto viario.

Las mejoras introducidas en las vías públicas salvan vidas y la Comunidad debe desempeñar un papel importante para fomentarlas. Para ello dispone de dos medios principales: por una parte, la elaboración de guías técnicas a escala de la Unión Europea, que pueden ser utilizadas con carácter voluntario por los profesionales de la seguridad, y, por otra, la armonización de procedimientos, normas y equipamientos de seguridad en la red viaria transeuropea.

En espera de que se introduzcan las mejoras necesarias en la red actual, la Comisión ha comenzado a armonizar los criterios aplicables para determinar los puntos negros, así como los medios necesarios para dar a conocer su presencia a los usuarios que no están familiarizados con los lugares en cuestión. Sobre la base de esta labor y tal como anunció en el Libro Blanco, la Comisión tiene previsto introducir en 2003, en el marco de una propuesta legislativa relativa a la seguridad de las infraestructuras viarias, una definición armonizada de los puntos negros, una señalización comunitaria y medidas de información de los automovilistas, así como medidas correctivas.

Otra medida de interés la constituyen los programas europeos de evaluación de las carreteras, cuyo objetivo consiste en ofrecer a los usuarios mayor información sobre los riesgos que corren y en concienciar de la necesidad de invertir en su mejora. Las carreteras que no ofrecen protección suficiente en caso de colisión o que tienen limitaciones de velocidad inadecuadas reciben una puntuación negativa. Es de esperar que este mecanismo, combinado con un sistema de estrellas que informan del riesgo de accidente que presenta la carretera en cuestión, induzca a los usuarios a conducir con mayor prudencia. El objetivo final consiste en contribuir a reducir la proporción de carreteras y túneles europeos de alto riesgo.

Varias asociaciones de automovilistas han impulsado un programa de evaluación de las carreteras, denominado EuroRAP (European Road Assessment Programme). Lo que se pretende es proporcionar a los conductores de toda Europa información, basada en criterios objetivos, sobre el nivel de seguridad de las principales carreteras que utilizan. La Comisión respalda este nuevo proyecto.

5.3.2. *Elaboración de guías técnicas sobre seguridad de infraestructuras*

La existencia de directrices nacionales ha resultado útil en algunos Estados miembros. En este mismo orden de ideas, convendría elaborar guías técnicas sobre seguridad de las infraestructuras que recordaran una serie de principios universales, ilustrándolos con estudios de casos, a fin de ayudar a los profesionales que participan, a escala local y regional, en la elaboración y aplicación de medidas de seguridad vial. La Comisión ya subrayó en su Libro Blanco la importancia de medidas tales como la aproximación de las características técnicas de las infraestructuras y la armonización básica de la señalización viaria, incluidas las señales de mensaje variable.

En la propuesta de directiva ya citada, la Comisión abogará por la elaboración de guías sobre seguridad de las infraestructuras e información de los conductores. Los ámbitos prioritarios serán las medidas de escaso coste - tanto en los puntos de alto riesgo como en determinados tramos de carretera o en una zona geográfica determinada -, la auditoría de seguridad, la gestión de la seguridad en zonas urbanas, la reducción de la velocidad y las infraestructuras clementes. Estas guías podrán evolucionar y pasar a formar parte de los modelos de pliegos de condiciones europeos que se emplean en las convocatorias para construcción y mantenimiento de infraestructuras viarias. De este modo se potenciará la competencia transnacional al mejorar las ofertas en términos de calidad y precio. También cabe destacar los efectos de simplificación y normalización administrativa.

La Comisión facilitará la recopilación y divulgación de información sobre las mejores prácticas en materia de auditoría y estudio de repercusión de las carreteras. Respalda proyectos de demostración que apliquen las orientaciones comunitarias sobre seguridad de las infraestructuras, especialmente en el VI Programa Marco de Investigación, y, en el momento oportuno, en ámbitos tales como la auditoría de seguridad, la gestión de la seguridad en zonas urbanas y la evaluación de los efectos en la seguridad, supeditará a la aplicación de estas orientaciones la obtención de fondos para todos los proyectos de infraestructuras financiados por la Unión Europea, incluida la red viaria transeuropea.

Todos los años fallecen más de 330 personas en pasos a nivel ferrocarril-carretera en la Unión Europea, bien por ignorancia, bien por inobservancia de las normas de circulación. Ajenos a las consecuencias de sus actos, algunos conductores tienen un comportamiento irresponsable. Los problemas institucionales entre operadores viarios y ferroviarios y la heterogeneidad de la señalización agravan la situación.

En colaboración con los operadores viarios y ferroviarios, la Comisión tiene previsto elaborar directrices de buena conducta para determinar soluciones eficaces que permitan reducir sustancialmente esta hecatombe.

5.3.3. Red viaria transeuropea (RTE)

En 1996, el Consejo encomendó a la Unión Europea la tarea de garantizar a los usuarios de las redes transeuropeas un nivel de servicios, comodidad y seguridad elevado y homogéneo³⁷. Esta obligación legal, unida al considerable crecimiento del transporte internacional en los últimos años, entraña la mejora de la seguridad de la red viaria transeuropea.

Se efectuará un estudio para determinar el potencial de reducción del número de víctimas que puede suponer una mayor armonización de las normas de seguridad, de la señalización viaria y de las normas de ingeniería para las carreteras y el equipo viario (teniendo en cuenta otros trabajos internacionales, como los de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas).

Ya se han adoptado varias normas europeas, en particular sobre equipamiento de seguridad vial. Estas normas deberán perfeccionarse progresivamente para basarse en criterios de eficacia.

Las medidas relativas a la seguridad vial en este segmento de la red viaria adquirirán especial importancia en el contexto de **la ampliación**, ya que los países interesados deberán efectuar masivas inversiones - muy superiores a las de los Quince - para mejorar la parte de la red viaria transeuropea que les corresponde.

La Comisión elaborará directrices con miras a establecer un vínculo entre financiación comunitaria de esta red y aumento de la seguridad.

5.3.4. Seguridad de los túneles

Muchas infraestructuras viarias, entre ellas los túneles, se construyeron varias décadas atrás, en una época en la que la densidad del tráfico y las características de los vehículos eran distintas de las de hoy en día. A raíz de ciertos accidentes recientes ocurridos en túneles, la Comisión presentó en diciembre de 2002 una propuesta de directiva que tenía como objetivo proporcionar a los ciudadanos europeos un nivel de seguridad mínimo en los túneles de carretera situados en la red transeuropea³⁸.

Las medidas propuestas se centran en la organización y los equipamientos técnicos. Atendiendo a la diversidad de los túneles, desde el punto de vista tanto funcional como de la seguridad, las medidas deberán entrar en vigor de forma progresiva. Los túneles de alto riesgo, es decir, algunos de los más antiguos o los diseñados para soportar un volumen de tráfico inferior al actual o previsto, deberán ser objeto de obras de rehabilitación con carácter prioritario.

Asimismo, la Comisión prestará la debida atención a los medios de seguridad previstos en los proyectos de infraestructuras que incluyan tramos de túneles y reciban ayudas comunitarias, especialmente con cargo al presupuesto de la red transeuropea de transporte.

Como ya hizo en 2002, la Comisión tiene la intención de subvencionar proyectos de información de los usuarios sobre la seguridad en los túneles.

37 Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 228 de 9.9.1996, p.1).

38 COM (2002)769 final de 30.12.2002.

5.3.5. Nuevo concepto de carretera inteligente y GALILEO

La detección anticipada de condiciones anormales de circulación y la transmisión de los datos pertinentes al conductor contribuirán a incrementar notablemente la seguridad vial.

La detección de situaciones anormales de circulación podrá perfeccionarse en los próximos años utilizando los propios vehículos como sensores y a través de la centralización de los datos en centros de control de la circulación viaria gracias a los múltiples sistemas de comunicación disponibles. Una cooperación más amplia entre los sectores público y privado en este ámbito ha de contribuir a establecer con mayor rapidez procedimientos armonizados más eficaces y baratos, por ejemplo facilitando al sector privado el acceso a los datos sobre la circulación y creando un marco jurídico y de ejecución estricto para el desarrollo de servicios de información sobre el tráfico³⁹.

Cualquier situación anormal se podrá transmitir a los conductores mediante los diversos sistemas disponibles, señales de mensaje variable, servicios radiofónicos de información viaria, etc.

La introducción de sistemas armonizados de telepeaje, que ha sido recientemente objeto de una propuesta de directiva de la Comisión⁴⁰, reducirá la saturación y, por ende, el riesgo de accidente en las áreas de peaje.

La puesta en servicio del sistema europeo de posicionamiento por satélite GALILEO desempeñará una función importante a partir de 2008 gracias a la precisión que aporta este sistema y la mayor fiabilidad de la información transmitida. Se pondrán a disposición de automovilistas y autoridades competentes sistemas más precisos y eficaces en los siguientes campos:

- Sistemas de navegación y guía basados en la cartografía digital, a la que se añadirá información de seguridad dirigida a los conductores sobre los peligros estáticos (puntos negros, etc.) y los peligros dinámicos (hielo en el pavimento, circulación densa, etc.) que va a encontrar.
- Información sobre la circulación, que podrá filtrarse a fin de responder estrictamente a las necesidades y la situación del conductor.
- Sistema de alerta en caso de accidente, que transmite automáticamente la información esencial al puesto de socorro más cercano.
- Técnicas de «rastreo» como, por ejemplo, seguimiento de vehículos dedicados al transporte de mercancías peligrosas, de vehículos robados o de vehículos utilizados en actividades delictivas.

Estos aspectos también se ampliarán en la comunicación de Comisión anteriormente citada sobre el programa *eSafety*, relativo al despliegue de las nuevas tecnologías de seguridad a bordo de los vehículos.

39 Recomendación de la Comisión de 4 de julio de 2001 relativa a la creación de un marco jurídico y económico para la participación del sector privado en la introducción de servicios telemáticos de información viaria y del tráfico (TTI) en Europa (DO L 199 de 24.7.2001, p. 20).

40 Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la generalización y la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras en la Comunidad (COM(2003)132 final de 23.4.2003).

- Proponer una directiva marco sobre la seguridad de las infraestructuras viarias con miras a la introducción de un sistema de gestión armonizado de los puntos negros y de auditoría de seguridad vial de las carreteras de la red transeuropea (RTE).
- Elaborar guías técnicas sobre infraestructuras, referidas a medidas de escaso coste, métodos de auditoría, gestión de la seguridad en zonas urbanas, técnicas de moderación de la velocidad y arcones clementes.
- Elaborar una guía de buenas prácticas para promover la seguridad de los pasos a nivel.
- Evaluar los efectos en la seguridad de los proyectos que reciban fondos comunitarios y abarquen una zona completa.
- Adaptar al progreso técnico las normas comunitarias aplicables a los equipamientos viarios y garantizar un nivel de protección elevado mediante adaptaciones que hagan los bordes de las carreteras menos peligrosos en caso de accidente.
- Llevar a cabo proyectos de investigación y demostración sobre las «carreteras inteligentes».
- Garantizar un nivel elevado de seguridad en los túneles a través de la normativa y la información a los usuarios.

5.4. Seguridad del transporte profesional de mercancías y viajeros

El número de vehículos pesados que circulan en las carreteras europeas aumentó considerablemente en la pasada década. Reducir el número de accidentes en los que se ven implicados este tipo de vehículos constituye un reto para la sociedad y, más directamente, para el sector del transporte de mercancías por carretera. Conducir un camión es uno de los oficios más peligrosos y también los conductores profesionales tienen derecho a trabajar en un entorno seguro que cumpla las normas más recientes en materia de condiciones de trabajo.

En este contexto, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron sucesivamente los siguientes actos legislativos con respecto a todos los vehículos de más de 3,5 toneladas y a todos los vehículos que transportan un número igual o superior a 8 pasajeros:

- En noviembre de 2002, una Directiva por la que se impone el uso generalizado de **dispositivos de limitación de velocidad** a partir de 2005 en el caso de los vehículos nuevos, y de aquí a 2008, en el de los vehículos matriculados después del 1 de octubre de 2001⁴¹. La Comisión evaluará la repercusión de esta Directiva, prestando especial atención a los vehículos más ligeros de menos de 7,5 toneladas y, llegado el caso, presentará las propuestas pertinentes.
- En abril de 2003, una Directiva que impone **el uso del cinturón de seguridad** a los conductores y pasajeros que ocupen asientos provistos de él⁴². Para conferir mayor eficacia a esta medida, la Comisión propondrá en 2003 que se generalice en cuanto sea posible la

41 Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE del Consejo relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 327 de 4.12.2002, p.8). La Directiva anterior sólo era aplicable a los vehículos pesados de más de 12 toneladas y a los autocares de más de 10 toneladas.

42 Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, ya citada en el apartado 5.2.3.

instalación de cinturones de seguridad en todos los asientos de los autocares⁴³. Por otra parte, la Comisión ha iniciado una serie de actividades encaminadas a detectar los problemas concretos que plantea el **transporte de niños** y establecer, en caso necesario, normas de protección aplicables a los vehículos destinados al transporte escolar.

La Comisión también ha presentado una propuesta de directiva relativa a la **formación inicial y continua de los conductores profesionales**⁴⁴; se trata de una empresa esencial por cuanto lo que se pretende es invertir la situación actual: en estos momentos, sólo el 10 % de los conductores profesionales, todo lo más, ha seguido formándose después de obtener el permiso de conducción. La aplicación de la directiva contribuirá a incrementar el nivel de seguridad en carretera, la seguridad en las paradas y la calidad del servicio, favoreciendo la inserción profesional y corrigiendo las distorsiones de competencia en este sector.

Por otra parte, en la actualidad el Parlamento y el Consejo examinan una propuesta legislativa para mejorar y reforzar las normas vigentes sobre control y cumplimiento de **los tiempos de conducción y de descanso**⁴⁵. Esta iniciativa tiene como objetivo promover la eficacia y la uniformidad en la interpretación de la normativa existente en este ámbito. La propuesta contiene asimismo disposiciones con miras a determinar la responsabilidad del empresario con respecto a algunas infracciones cometidas por su conductor, y armonizar las condiciones para hacer posible la inmovilización de los vehículos. Se están elaborando otras propuestas legislativas, entre las que cabe mencionar una directiva que forma parte de un conjunto de medidas en materia de control (véase apartado 5.1.1 *supra*) y tiene por objeto perfeccionar la normativa social sobre tiempo de conducción, descanso y trabajo⁴⁶. Dicha directiva, que modificará la Directiva 88/599/CE antes citada, incluirá, entre otras medidas, un aumento considerable del número de controles que han de practicarse para comprobar la observancia de los períodos de conducción y descanso de los conductores (actualmente se controla el 1 % de los días de trabajo). Otras disposiciones de esta propuesta de directiva pretenden fomentar el intercambio sistemático de información, la coordinación de las actividades de control, sobre todo en el transporte transfronterizo, la concertación periódica entre las administraciones nacionales y la formación de los inspectores a fin de garantizar un mayor cumplimiento de las diversas legislaciones.

La introducción del **tacógrafo digital**⁴⁷, aparato que sirve para registrar datos a lo largo de un período más dilatado que el tacógrafo mecánico empleado en la actualidad, al igual que la velocidad y el tiempo de conducción, supondrá un notable avance por lo que a la eficacia de los medios de control se refiere.

43 Con exclusión de los autobuses urbanos.

44 Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la formación de los conductores profesionales de mercancías y de viajeros por carretera [COM(2001)56 final de 2.2.2001, DO C 154E de 29.5.2001, p.258].

45 Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera [COM (2001)573 final de 12.10.2001, DO C 51E de 26.2.2002, P. 234].

46 El tiempo de trabajo está regulado por la Directiva 93/104/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993 (DO L 307 de 13.12.1993, p.1), modificada por la Directiva 2000/34/CE, de 22 de junio de 2000 (DO L 195 du 1.8.2000, p.41), ambas completadas por la Directiva sectorial 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002 (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

47 Reglamento (CE) n° 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la Directiva 88/599/CEE relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) nos 3820/85 y 3821/85 (DO L 274 de 9.10.1998, p. 1); Reglamento (CE) n° 1360/2002 de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 207 de 5.8.2002, p. 1).

El cuadro 2 *infra* constituye otro ejemplo del reparto de responsabilidades entre las diversas esferas de competencia.

Unión Europea	<ul style="list-style-type: none"> - Reglamento (CEE) nº 3820/85 por el que se armonizan los tiempos de trabajo y de descanso - Reglamento (CEE) nº 3821/85 por el que se impone el uso del cronotacógrafo en los vehículos pesados - Directiva 88/599/CEE por la que se establece una frecuencia mínima de controles en carretera - Inicio de la cooperación entre las policías nacionales en materia de control del transporte internacional - Supervisión de la incorporación y aplicación de la normativa en los Estados miembros.
A escala nacional	<ul style="list-style-type: none"> - Homologación de los cronotacógrafos y homologación de los vehículos provistos de ellos - Organización de controles e introducción de sanciones en caso de superación de los tiempos de trabajo - Imposición de sanciones
A escala regional y local	<ul style="list-style-type: none"> - Expedición de tarjetas de conductor - Control de los discos de los cronotacógrafos en carretera y en las empresas - Habilitación de áreas de descanso equipadas en las autopistas
Sector privado	<ul style="list-style-type: none"> - Información y concienciación de los conductores a cargo de los empresarios y planificación adecuada de las operaciones de transporte - Consideración del cumplimiento de las normas en las retribuciones - Deduciones concedidas por las compañías de seguros por la correcta aplicación de la legislación - Observancia de la reglamentación por los conductores

Cuadro 2: cumplimiento de la normativa sobre tiempos de trabajo y de descanso de los conductores profesionales

La pérdida de carga de los vehículos pesados debida a una **sujeción defectuosa** es fuente de accidentes de tráfico, a menudo muy graves. Algunos Estados miembros disponen de una legislación completa en este campo, pero la ausencia de armonización a escala comunitaria es un problema importante para los transportistas internacionales. Para solucionar este problema, la Comisión comenzó a redactar en 2002 una guía de las mejores prácticas en este sector.

El transporte de carácter excepcional⁴⁸, no carente de riesgos desde el punto de vista de la seguridad vial, es otra fuente de problemas para los transportistas internacionales a causa de la falta de armonización de las normas, a veces incluso entre las diversas regiones de un mismo Estado miembro. También en este ámbito la Comisión ha iniciado la redacción de una guía de las mejores prácticas.

La normativa que regula las condiciones técnicas en el **transporte de mercancías peligrosas** por carretera constituye igualmente un apartado importante del acervo comunitario en materia de seguridad vial. Estas normas se revisan periódicamente sobre la base de las actividades internacionales, en particular las llevadas a cabo en el marco del Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías por carretera (ADR). La necesidad de prestar mayor

48 Es decir, el transporte exento del cumplimiento de las obligaciones que impone la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p.59).

atención a los riesgos vinculados a las crecientes preocupaciones en materia de seguridad física (protección contra la utilización de vehículos con la intención de causar daños) impondrá la reevaluación de las cláusulas de esta normativa.

La Unión Europea concederá especial importancia a la aplicación al sector del transporte profesional de las medidas descritas en los anteriores apartados, especialmente las medidas técnicas y de formación o el desarrollo de nuevas tecnologías de seguridad o de gestión del tráfico.

En un futuro próximo también habrá que tener muy en cuenta las consecuencias que puede tener la creciente utilización de **vehículos industriales pequeños y vehículos de empresa**. La carencia de reglamentación sobre formación, tiempos de conducción y descanso, o dispositivos de limitación de velocidad puede tener efectos en la seguridad vial.

- Adoptar e incorporar a los ordenamientos jurídicos nacionales una directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la formación de los conductores profesionales.
- Reforzar la reglamentación (y el control de su aplicación) sobre tiempos de descanso y conducción en el transporte comercial por carretera.
- Introducir el tacógrafo digital en los vehículos industriales.
- Elaborar orientaciones sobre las mejores prácticas en materia de políticas de empresa a fin de reducir los riesgos de accidente y lesiones, e impulsar la integración de la seguridad como cláusula esencial en los contratos de transporte por carretera.
- Elaborar guías de las mejores prácticas en materia de sujeción de cargas y transporte de carácter excepcional.
- Adaptar al progreso técnico la normativa comunitaria sobre transporte de mercancías peligrosas.
- Imponer el uso obligatorio del cinturón de seguridad en los autocares y vehículos pesados.
- Introducir normas de protección aplicables a los vehículos de transporte regular de niños.
- Estudiar los efectos en la seguridad vial de la creciente utilización de vehículos industriales pequeños y vehículos de empresa.

5.5. Primeros auxilios y asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico

En la Unión Europea podrían salvarse varios millares de vidas gracias a una mayor rapidez de intervención y diagnóstico a la hora de prestar asistencia tras los accidentes de tránsito. Por el contrario, una asistencia postraumática de mala calidad puede dar lugar, en caso de que el paciente sobreviva, a lesiones y discapacidades que se habrían podido evitar. Un estudio realizado en el Reino Unido estima en un 12 % la proporción de víctimas de accidentes que, tras haber sufrido un traumatismo óseo grave, ha conservado una discapacidad importante que se hubiera podido evitar.

Habría que disponer de información detallada sobre la gravedad de las lesiones para determinar con mayor precisión las posibilidades de reducir los daños mediante atención sanitaria después del accidente. Es necesario recoger datos a escala nacional para evaluar la eficacia de los servicios médicos de urgencia.

La presencia de dispositivos automáticos de alerta y de dispositivos de posicionamiento tenderá a generalizarse a bordo de los automóviles nuevos. Para aprovecharlos al máximo, es importante que el mensaje de auxilio se transmita directamente a los servicios de socorro. Este tipo de sistema se debería poner a prueba dentro de un proyecto piloto que se centre, en una primera fase, en los vehículos pesados dedicados al transporte internacional.

El Parlamento Europeo y el Consejo han decidido recientemente imponer a los operadores de redes telefónicas la obligación de facilitar a los servicios de primeros auxilios información que permita localizar las llamadas de emergencia al **número 112**⁴⁹. La Comisión adoptará en 2003 una recomendación que presenta una serie de orientaciones para llevar a la práctica esta decisión. Los fabricantes de automóviles también proponen la instalación de sistemas de alerta automáticos en los modelos recientes de vehículos. En estos momentos hay que velar por que la información recogida y transmitida a través de los diferentes sistemas llegue correctamente y sin demoras a los servicios de primeros auxilios que deberán intervenir en caso de accidente. Estos sistemas se examinarán pormenorizadamente en la comunicación relativa a las tecnologías de información y comunicación para vehículos inteligentes anteriormente mencionada.

- Estudiar las mejores prácticas en el sector de la atención sanitaria de víctimas de accidentes.
- Elaborar una especificación referente a los dispositivos de alerta en caso de accidente acoplados a un sistema de posicionamiento y llevar a cabo proyectos de demostración en los que participe toda la cadena de primeros auxilios.

5.6. Recogida, análisis y divulgación de datos sobre accidentes

5.6.1. Antecedentes

Establecer un objetivo común de aumento de la seguridad vial entraña la aplicación prioritaria de las medidas más eficaces. Los accidentes son imprevisibles, pero no constituyen una fatalidad y es preciso conocer **sus causas, las circunstancias** en que ocurren y **sus consecuencias** para así controlarlos y evitarlos o, cuando menos, atenuar su gravedad.

Así pues, las bases de datos sobre accidentes y traumatismos son instrumentos indispensables de evaluación objetiva de los problemas de seguridad vial. En este mismo orden de ideas, la posibilidad de instalar a bordo de los vehículos de carretera, al igual que en otros modos de transporte, dispositivos («cajas negras») destinados a registrar una serie de parámetros que permitan explicar las causas de los accidentes, incrementará la responsabilidad de los conductores, agilizará las diligencias judiciales tras los accidentes, reducirá el coste de las acciones ante los tribunales y hará posible la adopción de medidas preventivas más eficaces.

49 Conjunto de medidas sobre las nuevas comunicaciones electrónicas formado por la Directiva 2002/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de marzo de 2002, relativa a un marco regulador común de las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas (Directiva marco) y la Directiva 2002/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de marzo de 2002, relativa al servicio universal y los derechos de los usuarios en relación con las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas (Directiva servicio universal) (DO L 108 de 24.4.2002, p.33).

5.6.2. Causas de los accidentes

Está previsto ampliar las investigaciones independientes sobre los accidentes de tránsito, siguiendo el ejemplo de la reglamentación europea vigente en materia de aviación civil. Con todo, debido al elevadísimo número de accidentes, no resulta factible investigar detalladamente cada uno de ellos; es más realista centrarse, por una parte, en los accidentes de mayor gravedad, y, por otra, en una muestra representativa de accidentes «ordinarios». Estas investigaciones, independientes de las efectuadas por las autoridades judiciales o las compañías de seguros, han de orientarse hacia las causas de los accidentes antes que hacia las responsabilidades y contribuir a la mejora de la normativa y de las prácticas en vigor. Han de diligenciarse a escala nacional sobre la base de una metodología europea y sus resultados se comunicarán a un grupo de expertos, que tendrá su sede en la Comisión y se encargará de evaluarlos. Estas investigaciones, referentes a un número limitado de accidentes, completarán las estadísticas generales de accidentes de tráfico, así como los estudios detallados de casos de accidente realizados por equipos multidisciplinares. Las bases de datos creadas de este modo se pondrán a disposición de los investigadores.

La utilización de las investigaciones practicadas con motivo de accidentes plantea un problema. En la actualidad, las investigaciones diligenciadas por las autoridades judiciales o las compañías de seguros tienen como principal objetivo la reparación de los daños causados por los accidentes y la determinación de responsabilidades en aplicación de los códigos establecidos por el legislador. Ahora bien, tales investigaciones no pueden satisfacer la necesidad, que se deja sentir cada vez más en Europa y los Estados Unidos, de disponer de investigaciones técnicas independientes cuyos resultados estén orientados hacia las causas de los accidentes y los medios para mejorar la normativa.

Desde hace varios años, la reglamentación europea prevé este tipo de investigaciones en el sector de la aviación civil⁵⁰. La normativa sobre transporte ferroviario impone también

-
- 50 La Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil (DO L 319 de 12.12.1994, p.14), constituye un modelo para los demás modos de transporte. Esta Directiva establece los principios fundamentales que presiden las investigaciones sobre los accidentes y los incidentes en la aviación civil. Como complemento, la Comisión adoptó en diciembre de 2000 una propuesta de directiva relativa a los informes sobre incidentes en la aviación civil. Esta propuesta, que completa la normativa comunitaria actual, se centra en el análisis de los incidentes, acontecimientos que por lo general constituyen signos precursores de accidentes.
- 51 La Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 75 de 15.3.2001, p.1), que forma parte del conjunto de medidas en el sector ferroviario adoptado en diciembre 2000, obliga a los Estados miembros a adoptar las disposiciones necesarias para que se lleven a cabo de forma sistemática investigaciones en caso de accidente. La Comisión propuso en 2002 una Directiva sobre la seguridad ferroviaria (COM(2002)21 final, DO C 126E de 28.5.2002, p.332) por la que se imponía a los Estados miembros la obligación de crear, a escala nacional, organismos completamente independientes encargados de efectuar investigaciones sobre los accidentes. Está previsto crear un mecanismo de cooperación a escala comunitaria, posiblemente en el marco de la futura agencia de seguridad ferroviaria.
- 52 La Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p.1), establece que, a partir del 1 de diciembre de 2000, ha de llevarse a cabo una investigación objetiva en caso de accidente con respecto a todos los buques y naves implicados que operen desde los puertos de la Comunidad o con destino a ellos. La Comisión se propone presentar de aquí a 2004 un sistema armonizado para todos los accidentes marítimos.

una obligación análoga⁵¹. La Comisión se propone plantear la ampliación de dichas investigaciones al sector del transporte marítimo⁵² y, más adelante, convendría extenderlas a los accidentes de circulación.

Estas investigaciones independientes deben efectuarse a escala nacional, pero de acuerdo con una metodología europea. Los resultados deberían comunicarse a un grupo de expertos independientes, con sede en la Comisión, que se encargara de mejorar la normativa vigente y de adaptar la metodología, especialmente en función de la evolución técnica.

Tal y como se señaló en la 3ª conferencia sobre la investigación de accidentes organizada por el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), una organización independiente permanente no sólo garantiza la independencia de las investigaciones, sino que también permite garantizar que sus recomendaciones surtan efecto.

Toda nueva tecnología puede dar origen a fenómenos de compensación entre los conductores y, por ende, será necesario evaluar sus efectos, por ejemplo en el caso de los dispositivos de alerta de cansancio del conductor, las medidas de rehabilitación o los métodos de acceso progresivo a la conducción.

En lo tocante a los **registradores** («cajas negras»), su instalación con el tiempo en determinadas categorías de vehículos de carretera, al igual que en los demás modos de transporte, permitirá comprender las causas técnicas de los accidentes, responsabilizará a los conductores, agilizará los procedimientos judiciales tras los accidentes, reducirá sus costes y favorecerá la adopción de medidas preventivas más eficaces. En cuanto exista un número suficiente de aparatos en servicio, resultará de gran utilidad recoger de forma centralizada los datos registrados. Sin esperar a ese momento y para evitar posibles incompatibilidades técnicas, convendría elaborar una especificación técnica.

5.6.3. Circunstancias en que sobrevienen los accidentes

Como ya se ha indicado anteriormente, la UE cuenta con la base CARE, cuyos datos desagregados proceden de los Estados miembros y están gestionados por los servicios de la Comisión⁵³. Desde julio de 2002 se pueden consultar varios cuadros y gráficos en el sitio *Europa de Internet*⁵⁴ y está previsto ampliar este servicio periódicamente. Por otra parte, un número limitado de usuarios (dos por Estado miembro) tiene acceso al conjunto de datos de CARE. Un grupo de organismos especializados en seguridad vial concluirá antes de finales de 2003 un estudio sobre la explotación práctica de CARE⁵⁵. Asimismo, se deberán realizar estudios sobre la correlación de los datos al objeto de evaluar regularmente los errores en las declaraciones relativas a las víctimas. A tal fin, habrá que cotejar los datos de los centros hospitalarios con las estadísticas nacionales.

La comparabilidad entre las situaciones existentes en los diversos Estados miembros exige que los datos de CARE se confronten con diversas variables socioeconómicas, denominadas **variables de exposición al riesgo**, tales como el parque automovilístico, la longitud de las redes o los distintos volúmenes de tráfico. Dichas variables deberán conocerse con un nivel de pormenorización compatible con la tipología de CARE y medirse de forma comparable.

53 También puede consultarse la base de datos BICAR, administrada por la OCDE, si bien los datos sólo están disponibles de forma global.

54 http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm

55 Proyecto ASTERYX.

A medio plazo, CARE encierra un potencial considerable de información e instrumentos que coadyuvarán a la toma de decisiones y a las labores de supervisión en beneficio de ciudadanos, investigadores o políticos.

5.6.4. *Consecuencias de los accidentes*

Las tomas de sangre, los exámenes radiológicos y otros análisis clínicos son indispensables para conocer las consecuencias de los accidentes corporales y su realización se debería codificar, o incluso armonizar, en toda la Unión Europea. Hay que dar a conocer en el conjunto de la UE las experiencias satisfactorias - a menudo llevadas a cabo a escala local por equipos pluridisciplinarios de médicos clínicos especializados en traumatismos por accidente de tráfico -, favoreciendo para ello el intercambio de información entre especialistas y elaborando orientaciones sobre las mejores prácticas.

Dentro del V Programa Marco de Investigación, en 2002 se emprendió un importante proyecto centrado en el análisis de los traumatismos causados por accidentes de tránsito⁵⁶. Dicho proyecto incorpora las recomendaciones formuladas en un proyecto anterior⁵⁷ sobre codificación de traumatismos. Conviene proseguir y ampliar estas actividades; así, la accidentología figura entre los temas de acción prioritarios del VI Programa Marco.

5.6.5. *Observatorio europeo de la seguridad vial*

Por último, la Comisión tiene previsto crear un observatorio europeo de la seguridad vial como estructura interna de la Comisión, que adoptará la forma de proyecto piloto y se financiará con cargo al presupuesto de la Unión Europea. Este observatorio coordinará todas las actividades comunitarias en el campo de la recogida y el análisis de datos sobre accidentes de circulación y lesiones corporales. Al albergar el sistema de información CARE, servirá de punto de contacto de la Unión Europea para el intercambio de información sobre las mejores prácticas y se encargará, en definitiva, de organizar y gestionar las actividades en torno a las orientaciones comunitarias sobre las mejores prácticas. El observatorio también podrá ampliar la difusión de los resultados de los proyectos de investigación sobre seguridad vial, tanto los financiados por la Unión Europea como los pertenecientes a otros programas, y divulgar la información.

- Desarrollar la base de datos CARE y ampliar el acceso a la misma en aras de la transparencia y para favorecer su utilización.
- Completar CARE con las variables de exposición al riesgo y las causas de los accidentes.
- Evaluar y perfeccionar los sistemas de conexión de los datos de los centros hospitalarios con las estadísticas nacionales sobre accidentes de tránsito.
- Elaborar una especificación aplicable a los registradores de accidentes instalados a bordo de los vehículos y estudiar las consecuencias de las diversas alternativas en determinadas categorías de vehículos.
- Crear un observatorio europeo de la seguridad vial como estructura interna de la Comisión.
- Elaborar una metodología europea para las investigaciones independientes sobre los accidentes de circulación y crear un grupo de expertos independientes en la Comisión.

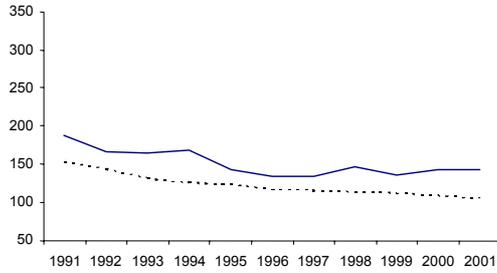
⁵⁶ Proyecto PENDANT.

⁵⁷ Proyecto STAIRS (IV Programa Marco).

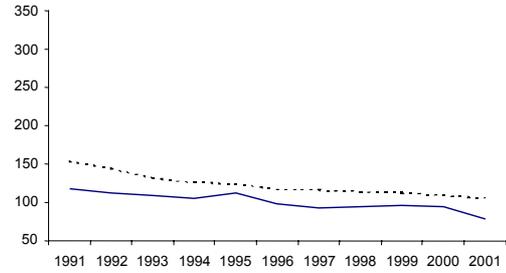
ANEXO 1

Accidentes de tráfico - Evolución del número de víctimas mortales por millón de habitantes, 1991-2001 Situación en cada uno de los Estados miembros (+ media EUR-15)

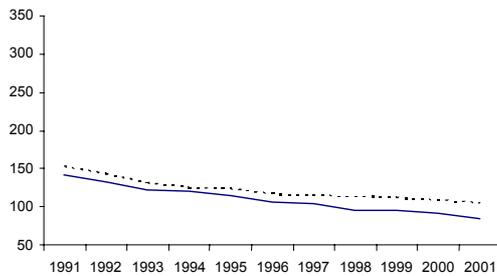
B



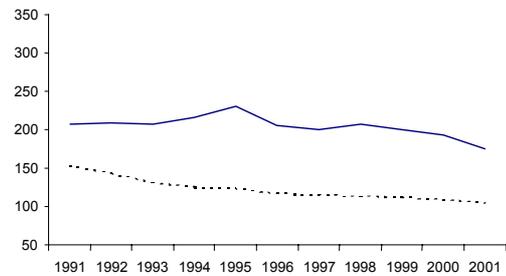
DK



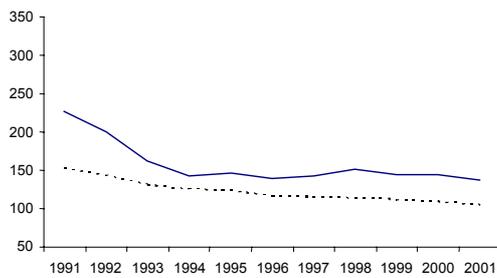
D



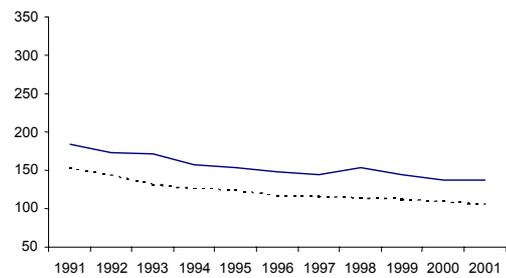
EL

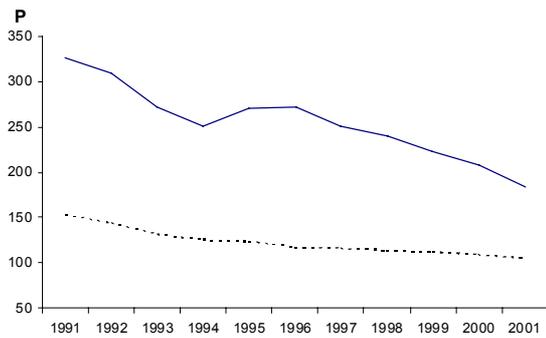
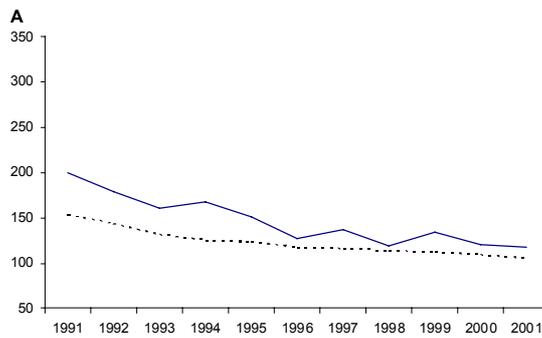
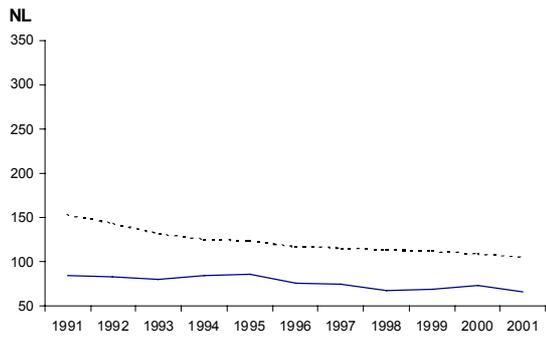
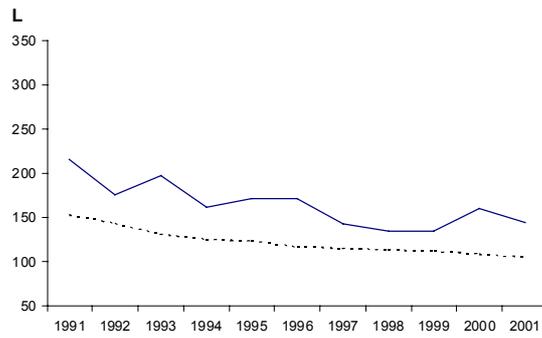
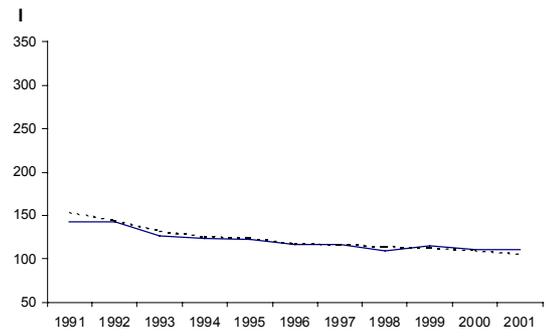
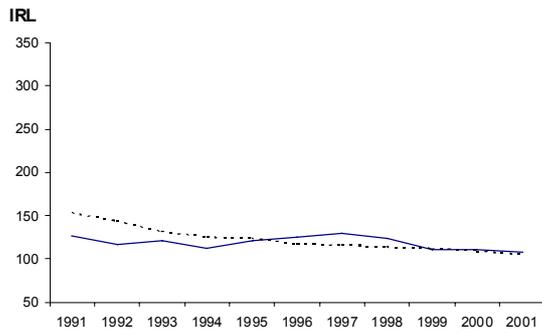


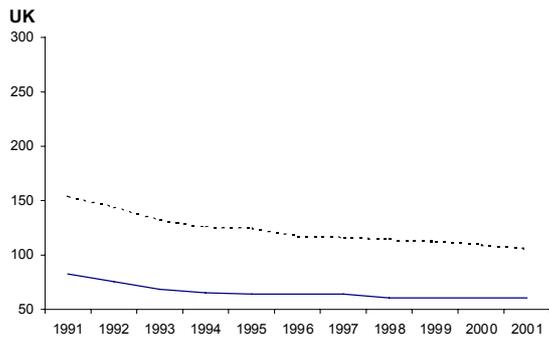
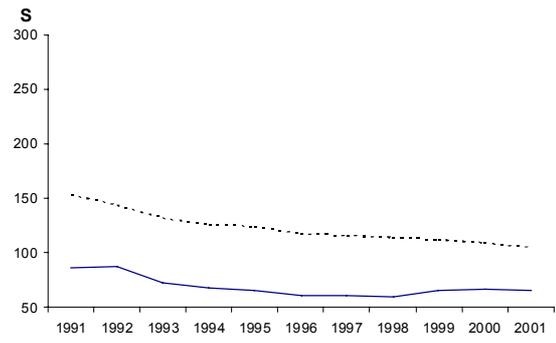
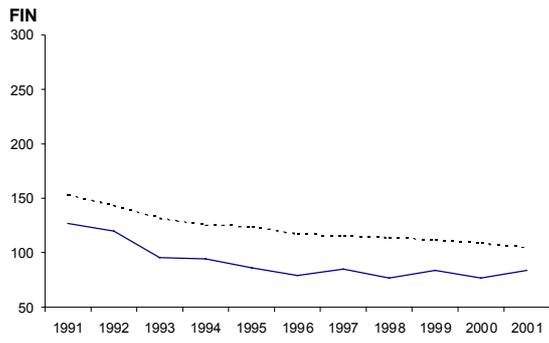
E



F







	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Total
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	1.500	1.397	1.470	1.486	16.918
DK	606	577	559	546	582	514	489	499	514	498	431	5.815
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772	7.503	6.977	98.499
EL	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.157	2.105	2.182	2.116	2.037	1.895	23.585
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.749	5.482	5.604	5.957	5.738	5.777	5.516	68.467
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	8.918	8.487	8.079	8.160	98.789
IRL	445	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	4.760
I	8.109	8.053	7.188	7.091	7.020	6.676	6.713	6.314	6.633	6.410	6.410	76.617
L	83	69	78	65	70	71	60	57	58	70	69	750
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	1.066	1.090	1.082	1.085	13.067
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	963	1.079	976	958	12.893
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	2.126	2.028	1.874	1.671	27.167
FIN	632	601	484	480	441	404	438	400	431	396	433	5.140
S	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583	6.660
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	3.581	3.564	3.580	3.598	42.467
EU-15	56.027	52.771	48.558	46.514	46.096	43.626	43.312	42.344	41.901	40.761	39.684	501.594

Accidentes de tráfico - Evolución 1991-2001 - Número de víctimas mortales

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
B	188	167	165	168	143	134	134	147	137	144	145
DK	118	112	108	105	112	98	93	94	97	93	81
D	142	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85
EL	207	210	209	216	231	206	201	208	201	193	180
E	227	201	163	143	147	140	143	151	145	145	137
F	184	173	172	157	154	147	145	153	145	138	138
IRL	126	117	121	113	121	125	130	124	111	111	108
I	143	142	126	124	123	116	117	110	115	111	111
L	216	177	197	162	172	172	143	135	135	161	156
NL	85	83	81	85	86	76	75	68	69	68	68
A	200	178	161	167	151	128	137	119	133	120	118
P	326	310	271	251	271	272	250	210	200	184	163
FIN	126	120	96	95	86	79	85	78	84	77	84
S	87	88	73	67	65	61	61	60	66	67	66
UK	82	76	68	65	64	64	64	61	60	60	60
EU-15	153	144	132	126	124	117	116	113	112	108	105

Accidentes de tráfico - Evolución 1991-2001 - Número de víctimas mortales por millón de habitantes

Fuentes: CARE, datos nacionales. Estimaciones en cursiva.

ANEXO 2

Carta europea de la seguridad vial

El abajo firmante [nombre y apellidos y dirección], representado por [nombre y apellidos y cargo de la persona signataria]

Depositario de una autoridad, una facultad de decisión, un poder económico o de un mandato de representación,

Y al que, como tal, le corresponde una parte de responsabilidad en materia de seguridad vial en la Unión Europea,

(PREÁMBULO)

Considerando que el número actual de víctimas de accidentes de tránsito en Europa ha alcanzado un nivel inaceptable y es conveniente adoptar las medidas más eficaces para reducir este número lo antes posible,

Considerando que una actuación coordinada entre las numerosas partes que por diversos conceptos tienen responsabilidades en este ámbito resulta más adecuada para obtener los resultados previstos,

Estimando que existen medidas eficaces para alentar a los usuarios de la red viaria a aplicar las normas de seguridad, y que incluso pueden adoptarse nuevas medidas tales como reducir la exposición de los usuarios al riesgo de accidente; que la repercusión de tales medidas será tanto mayor cuantos más participantes intervengan en ellas,

Suscribiendo el objetivo de reducir en al menos un 50 % el número de víctimas mortales antes de 2010,

Confianto en el sentido de la responsabilidad de las personas y las organizaciones interesadas,

Consciente de que el coste de las medidas en pro de la seguridad vial es muy escaso si se tiene presente el coste humano, social y económico de la inseguridad vial,

(OBJETIVO)

SE COMPROMETE A APLICAR VOLUNTARIAMENTE LAS MEDIDAS QUE SE DERIVAN DE SU RESPONSABILIDAD Y DE SUS ACTIVIDADES A FIN DE LOGRAR PROGRESOS MÁS RÁPIDOS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.

SE COMPROMETE EN PARTICULAR, DENTRO DE LOS LÍMITES DE SUS RESPONSABILIDADES Y ESPECIFICIDADES Y, EN SU CASO, DE ACUERDO CON LAS DISPOSICIONES ANejas A LA PRESENTE CARTA, A LLEVAR A LA PRÁCTICA LOS PRINCIPIOS Y MEDIDAS SIGUIENTES:

1. Adoptar las medidas que entren dentro de sus competencias para contribuir al logro del citado objetivo de reducción de la mortalidad en carretera.
2. Incluir las medidas de seguridad vial y la evaluación de los resultados en este ámbito entre sus objetivos prioritarios y sus propios criterios decisorios principales en el marco de sus actividades de investigación, de su organización y de sus inversiones,

así como en el marco más general de la organización de sus actividades profesionales para así elaborar un auténtico plan de seguridad vial.

3. Compartir con los organismos competentes en materia de seguridad vial información de carácter técnico y estadístico que facilite una mayor comprensión de las causas de los accidentes, de las lesiones por ellos ocasionadas y de la eficacia de las medidas preventivas y paliativas.
4. Contribuir a la prevención de accidentes de circulación mediante medidas de calidad elevada en uno o varios de los siguientes ámbitos:
 - Formación e información iniciales y continuas de los conductores
 - Equipamiento y ergonomía de los vehículos automóviles
 - Remodelación de las infraestructuras a fin de reducir al mínimo los riesgos de accidente y su gravedad y fomentar una conducción segura.
5. Perfeccionar y aplicar tecnologías que contribuyan a reducir las consecuencias de los accidentes de tráfico.
6. Contribuir a desarrollar medios que hagan posible un control uniforme, continuo y adecuado de la observancia de las normas de circulación por las personas que actúen en su nombre o bajo su administración y sancionar de forma uniforme, rápida y proporcionada a los posibles infractores.
7. Crear un marco que favorezca la introducción de actividades educativas permanentes y la rehabilitación de los conductores de riesgo.
8. Procurar contribuir en la medida de lo posible a un mayor conocimiento de las causas, circunstancias y consecuencias de los accidentes a fin de extraer las enseñanzas pertinentes y evitar de este modo su repetición.
9. Velar por que se preste asistencia médica, psicológica y jurídica eficaz y de calidad a las posibles víctimas de accidentes de tráfico.
10. Aceptar una revisión *inter pares* posterior, de acuerdo con las normas de confidencialidad adecuadas, de las medidas que se hayan adoptado para incrementar la seguridad vial y, en caso necesario, extraer las enseñanzas que se impongan para revisar las medidas.

Y, POR ÚLTIMO,

11. Tomar deliberadamente la iniciativa de aplicar medidas que superen los meros requisitos reglamentarios vigentes; a saber: [espacio que debe rellenar el signatario].

En ..., a

(firma)