

COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(93) 246 final

Bruselas, 9 de junio de 1993

COMUNICACION DE LA COMISION AL CONSEJO

para un programa de acción
en materia de seguridad vial

ÍNDICE

1. Introducción
 - 1.1 Situación del problema
 - 1.2 Antecedentes
 - 1.3 Orientaciones y objeto de la presente Comunicación

2. El acervo en materia de seguridad vial
 - 2.1 Vehículos, aspectos técnicos
 - 2.2 Comportamiento del conductor
 - 2.3 Otros ámbitos de la política de transportes que tienen un impacto en la seguridad vial

3. Propuestas legislativas existentes y demás acciones e investigaciones en curso
 - 3.1 Propuestas legislativas existentes
 - 3.2 Otras acciones en curso
 - 3.3 La seguridad vial en los programas de investigación

4. El programa de seguridad vial
 - 4.1 Líneas directrices
 - 4.2 Campos de acciones prioritarias e iniciativas nuevas

5. Ejecución del programa

6. Conclusión

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO

para un programa de acción
en materia de seguridad vial

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Situación del problema

Entre todas las modalidades de transporte, la carretera es la que registra el número mayor de accidentes. Las cifras son bien elocuentes en cuanto a la dimensión del problema de la inseguridad vial.

Cada año, los accidentes de carretera dan lugar a un número de aproximadamente 50.000 muertos y más de 1 millón y medio de heridos en las carreteras de la Comunidad.

Desde la firma del Tratado de Roma, han muerto en carretera cerca de dos millones de habitantes en los doce Estados miembros y han resultado heridos más de 40 millones.

Algunos expertos, además, evalúan el coste económico para la Comunidad de esos accidentes en aproximadamente en 70.000 millones de ecus al año, cifra que representa una media, ya que las estimaciones varían de 45 a 90.000 millones de ecus según el método utilizado.

Pero la inseguridad vial no es una fatalidad. Aunque no sea realista esperar suprimirla totalmente, las medidas adoptadas en numerosos Estados han demostrado su eficacia al hacer retroceder de manera sensible el número de accidentes y de sus víctimas.

La seguridad en los transportes y, especialmente, la seguridad vial constituyen una preocupación de primer orden para todos los responsables de la política de Transportes en la Comunidad.

En el Libro Blanco sobre "el curso futuro de la política común de transportes"⁽¹⁾ se señala al respecto que "la evolución que debe seguir la realización del mercado interior de transportes no hace sino subrayar la necesidad de una acción comunitaria adecuada en lo que se refiere a la seguridad. Sin duda por este motivo, el Tratado de la Unión incluye una modificación del artículo 75 para dejar claro que la política común de transportes debería incluir medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes".

(1) COM(92)494 final, adoptado por la Comisión el 2 de diciembre de 1992.

Desde este punto de vista, el Libro Blanco examina la seguridad vial en el contexto de un mercado único de los transportes, analiza los costes socioeconómicos para la colectividad, confirma la competencia comunitaria en ese ámbito y anuncia un enfoque integrado del problema basado en metas cualitativas y justificado por el principio de subsidiariedad.

1.2. Antecedentes

Hasta 1984, la seguridad vial no se tomó en consideración a nivel comunitario más que en la medida en que la falta de intervención podía significar un riesgo para las normas de competencia y de libre circulación de bienes y de personas. La seguridad vial se considera únicamente como un subproducto de políticas comunes sectoriales: reglamentación técnica de los vehículos, condiciones sociales del transporte profesional, permiso de conducir.

En 1984, el Consejo adoptó una Resolución⁽¹⁾ en la que afirmaba la necesidad de adoptar acciones comunitarias en ese ámbito. Para ello, instaba a la Comisión a que le presentara propuestas y declaraba 1986 Año Europeo de la Seguridad Vial. El Año Europeo de la Seguridad Vial constituyó una referencia y un punto de partida para establecer un programa de medidas destinadas a mejorar la Seguridad Vial en la Comunidad, programa que tuvo en cuenta asimismo los objetivos definidos por el Parlamento Europeo (entre otros, el informe SEEFELD de 15 de junio de 1987).

En 1989, en su Comunicación "Seguridad Vial, una prioridad para la Comunidad"⁽²⁾, la Comisión presentó un resumen de lo realizado por la Comunidad desde 1986 y anunció que presentaba al Consejo un conjunto de iniciativas legislativas.

La mayor parte de las medidas propuestas desde 1986 han sido adoptadas (cf. Capítulo 2) salvo las relativas a las limitaciones de velocidad y a la definición de un índice de alcoholemia, propuestas que tiene ante sí el Consejo desde 1989. En este contexto, la adopción de la Directiva 91/671/CEE de 16/12/91⁽³⁾ relativa al uso obligatorio del cinturón de seguridad y de la utilización de sistemas de sujeción para los niños puede considerarse como una apertura notable hacia una política comunitaria de seguridad vial.

(1) Resolución del Consejo de 19 de diciembre de 1984/DO C 341 de 21.12.1984 - p. 1.

(2) COM(88)704 final, de 9.1.1989.

(3) DO L 373 de 31.12.1991.

En diciembre de 1989, la Comisión pidió a un comité de expertos independientes que hiciera un balance de la seguridad vial en el territorio de los doce Estados miembros y presentara propuestas para mejorarla. Este comité de expertos presentó su informe (llamado Informe Gérondeau)⁽¹⁾ en 1990.

En una Resolución adoptada el 21 de Junio de 1991⁽²⁾ el Consejo pidió a la Comisión que elaborara y pusiera en aplicación un programa en materia de seguridad vial. Con tal objeto, rogó a la Comisión que reuniera un grupo de trabajo de alto nivel compuesto por representantes de los Gobiernos de los Estados miembros.

Este grupo se ha reunido varias veces desde que se constituyó.

Las sugerencias de los Estados miembros, las acciones en curso o planificadas de la Comisión, así como el informe GERONDEAU constituyeron la base de referencia de las deliberaciones del Grupo, que giraron alrededor de los siguientes elementos:

- definición de objetivos comunes;
- criterios para fijar prioridades con vistas a establecer un programa
- medios de acción y medidas concretas para poner en práctica y desarrollar ese programa.

A partir de esas deliberaciones, se ha podido establecer el informe adjunto a la presente Comunicación, que se finalizó en abril de 1992.

1.3. Orientaciones y objeto de la presente Comunicación

La presente Comunicación es respuesta a la solicitud citada del Consejo. Ha sido elaborada, especialmente, sobre la base del informe adjunto, que refleja el resultado de las deliberaciones del Grupo de alto nivel y presenta un programa de acción a corto y a medio plazo.

Por otra parte, la acción comunitaria en el ámbito de la seguridad vial acaba de recibir el espaldarazo importante del Parlamento Europeo que, el 12 de marzo de 1993, adoptó un programa de seguridad vial⁽³⁾ que presenta grandes similitudes con el que figura en la presente Comunicación.

(1) Informe de un grupo de expertos de alto nivel para una política europea de seguridad vial, febrero de 1991.

(2) Resolución del Consejo y de los representantes de los Gobiernos de los Estados miembros, reunidos en el seno del Consejo del 21 de Junio de 1991, sobre un programa de acción comunitaria en materia de seguridad vial - DO C 178 de 9.7.1991.

(3) DO C 115 de 26.04.1993.

Los elementos esenciales de la presente Comunicación se basan, con excepción del Capítulo II que hace una recapitulación del acervo comunitario, en los Capítulos III y IV que presentan, respectivamente, las propuestas en curso de adopción y las demás acciones en curso así como las programadas a corto y a medio plazo por la Comisión en el ámbito de la seguridad vial.

El principio de subsidiariedad introducido en el artículo 3B⁽¹⁾ del Tratado de la Unión Europea está presente en el conjunto del programa propuesto, que refleja las consideraciones hechas en el Libro Blanco a propósito de la intervención de la Comunidad en materia de seguridad en los Transportes.

Dada la disparidad de situaciones en materia de inseguridad vial en los Estados miembros y dado que no hay a nivel comunitario un instrumento que permita satisfactoriamente, por una parte, identificar y cuantificar los problemas de manera pertinente, y, por otra, comparar los efectos de las distintas medidas adoptadas por los Estados miembros, todavía no se ha podido hacer ninguna evaluación sobre costes/ventajas en el plano comunitario aunque ya estén aplicando un enfoque semejante algunos Estados para determinadas acciones. Sobre la base de las experiencias nacionales, precisamente, el informe del Grupo de Alto Nivel (cf. punto 1.2. anterior) sugirió a la Comisión que realizara acciones específicas en siete ámbitos prioritarios.

A este respecto es importante señalar que la creación del banco de datos de los accidentes corporales, a que se refiere el punto 4.2.1.1. más adelante, debería permitir responder en parte al objetivo de un enfoque semejante con objeto de evaluar mejor las prioridades y de determinar qué nivel y qué carácter deberá darse a una intervención a nivel comunitario a medio y a largo plazo.

(1) Artículo 3B: la Comunidad intervendrá sólo "en la medida en que los objetivos en que la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros."

2. EL ACERVO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Existe una legislación en materia de seguridad vial propiamente dicha en el marco de la política común de transportes y también en el marco de otras políticas; todo ello constituye un acervo comunitario importante que tiene un impacto directo o indirecto en favor de la seguridad vial.

2.1. Vehículos, aspectos técnicos

2.1.1. El inicio de la acción comunitaria en este ámbito data de 1970. Desde entonces, se han adoptado más de cincuenta directivas especiales en el marco de la homologación técnica de vehículos de motor como consecuencia de la Directiva marco 70/156/CEE⁽¹⁾ modificada en último lugar por la Directiva 92/53/CEE⁽²⁾, de 18 de junio de 1992.

La armonización técnica también se ha hecho para los tractores agrícolas y forestales con la Directiva 74/150/CEE⁽³⁾ y la elaboración de las directivas específicas para los vehículos de dos o tres ruedas (Directiva 92/61/CEE⁽⁴⁾). Paralelamente, las directivas ya adoptadas se han sometido a numerosas adaptaciones al progreso técnico.

Aunque el objetivo esencial de esta legislación, fundada en los artículos 100 y 100 A del Tratado, fuera suprimir las barreras a la libre circulación de mercancías, el aspecto seguridad estaba presente de manera implícita o directa (por ejemplo: dispositivos de frenado, dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa, anclajes y cinturones de seguridad, protección lateral de los camiones, faldillas posteriores, etc.), y ello en virtud del artículo 100.A.3, que se refiere a un nivel de protección elevado en materia de seguridad.

2.1.2. Paralelamente, existe una legislación relativa a los aspectos técnicos de los vehículos en circulación que se refiere directamente a la seguridad vial. Este es el caso, especialmente, de dos directivas sobre la profundidad mínima de las ranuras de los neumáticos (vehículos de menos de 3,5 toneladas⁽⁵⁾) y la instalación y utilización de limitadores de velocidad (camiones de más de 12 toneladas y autocares o autobuses de más de 10 toneladas)⁽⁶⁾.

(1) DO L 42 de 23.2.1970.

(2) DO L 225 de 10.8.1992.

(3) DO L 84 de 28.3.74, p. 10

(4) D.O. L 225 de 1.8.92, p. 72.

(5) No 89/459/CEE de 18.7.1989 (DO no L 226 de 3.8.1989).

(6) No 92/6/CEE de 10.2.1992 (DO no L 57 de 2.3.1992).

- 2.1.3. La legislación adoptada en materia de **control técnico** de los vehículos de motor -que se inició con la Directiva 77/143/CEE⁽¹⁾ sobre los vehículos industriales, posteriormente completada mediante directivas relativas a los vehículos industriales ligeros⁽²⁾, a la armonización de las normas y métodos de control⁽³⁾ y a los automóviles particulares⁽⁴⁾ -constituye un aspecto muy importante en materia de seguridad activa y pasiva de los vehículos y debe garantizar que un mantenimiento adecuado del vehículo le asegure condiciones óptimas.

Por otra parte, El Consejo adoptó dos directivas, por las que se establecen, por una parte, los criterios así como los puntos que se deben inspeccionar en los sistemas de frenado⁽⁵⁾ y, por otra, los valores límite máximos de las emisiones de gases y la opacidad de los humos⁽⁶⁾ con el fin de garantizar niveles suficientes desde el punto de vista de la seguridad y de la ecología para todos los vehículos de la Comunidad.

2.2. Comportamiento del conductor

El **comportamiento del conductor** es el elemento clave de cualquier política de seguridad vial. Varias directivas y propuestas se refieren a los aspectos fundamentales del comportamiento del conductor, a saber:

- 2.2.1. La primera directiva sobre el **permiso de conducción**, adoptada en 1980⁽⁷⁾, constituyó una primera etapa de armonización de las condiciones necesarias para la obtención del permiso de conducción, y tiene un efecto directo en la formación de los conductores.

Una segunda Directiva de 1991⁽⁸⁾ tiene por objetivo, sobre todo, reforzar las disposiciones relativas a la formación de los candidatos al permiso de conducción.

- 2.2.2. Una Directiva, también de 1991⁽⁹⁾, establece la obligación de llevar el **cinturón de seguridad** para los ocupantes de los vehículos de menos de 3,5 toneladas, así como la utilización de los **sistemas de sujeción para los niños**, a partir del 1 de enero de 1993.

(1) DO no L 47 de 18.2.1977.

(2) Directiva no 88/449/CEE de 26.7.1988, DO L 222 de 12.8.88 y corrigendum DO no L 261 de 21.9.1988.

(3) Directiva no 91/225/CEE de 27.3.1991, DO L 103 de 23.4.1991.

(4) Directiva no 91/328/CEE de 21.6.1991, DO L 178 de 6.7.1991.

(5) Directiva no 92/54/CEE de 22.6.1992 (DO L 225 de 10.8.1992).

(6) Directiva no 92/55/CEE de 22.6.1992 (DO L 225 de 10.8.1992).

(7) Directiva no 80/1263/CEE de 4.12.1980, DO L 375 de 31.12.1980.

(8) Directiva no 91/439/CEE de 29.7.1991, DO L 237 de 24.8.1991.

(9) Directiva no 91/671/CEE de 16.12.1991, DO L 373 de 31.12.1991.

2.3 Otros ámbitos de la política de transportes que tienen un impacto en la seguridad vial

La política común de transportes relativa al medio ambiente, los aspectos sociales y la armonización técnica, desempeña, aunque indirectamente, un papel nada despreciable por lo que se refiere a la seguridad vial en los ámbitos siguientes:

2.3.1. Materias peligrosas

La legislación comunitaria relativa al transporte por carretera de mercancías peligrosas⁽¹⁾ se ocupa especialmente de las condiciones de formación de los conductores y transportistas, etc., con objeto no sólo de proteger el medio ambiente y la salud pública sino también de preservar la seguridad vial.

2.3.2. Reglamentación social

La reglamentación social existente en el ámbito de los transportes por carretera, relativa al tiempo de conducción y de reposo de los conductores de los vehículos dedicados al transporte de viajeros o de mercancías y los aparatos de control correspondientes (tacógrafos)⁽²⁾, además de estar justificada en el ámbito social y en el de la competencia, contribuye a la seguridad vial.

2.3.3. Disposiciones técnicas

Las disposiciones técnicas relativas a los pesos y dimensiones y demás características técnicas tales como la suspensión de los vehículos industriales, además de su objetivo esencial en el marco de la política común de transportes, atienden de manera no marginal a las necesidades de seguridad vial, y tienen efectos positivos sobre la infraestructura y la circulación de las demás categorías de vehículos⁽³⁾.

(1) Directiva del Consejo nº 89/684/CEE de 21.12.1989 sobre la formación profesional de los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas por carretera (DO nº L 398 de 30.12.1989).

Directiva del Consejo nº 89/438/CEE por la que se modifica la Directiva 74/561/CEE, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías por carretera en el sector de los transportes nacionales e internacionales (DO nº L 212 de 22.7.1989).

(2) Reglamentos 3820/85/CEE y 3821/85/CEE (DO nº L 370 de 31.12.1985) sobre la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el ámbito de los transportes por carretera y sobre el aparato de control.

Directiva 88/599/CEE del Consejo de 23.11.1988 (DO nº L 325 p. 55 de 29.11.1988) sobre procedimientos uniformes relativos a la aplicación de los reglamentos mencionados anteriormente.

La Comunicación al Consejo de 20.3.92 SEC(92)496 final analiza las implicaciones de la sustitución de la noción "tiempo de conducción" por la de "tiempo de trabajo" en los reglamentos anteriormente mencionados.

(3) Directiva del Consejo nº 85/3/CEE de 19.12.1984 relativa a los pesos, a las dimensiones y otras características técnicas de determinados vehículos de carretera (DO nº L 2 de 3.1.1985), modificada en último lugar por la Directiva nº 92/7/CEE de 10.2.1992 (DO L 57 de 2.3.1992).

3. PROPUESTAS LEGISLATIVAS EXISTENTES Y DEMÁS ACCIONES E INVESTIGACIONES EN CURSO

Desde el año 1989, año de referencia de la Comunicación "Seguridad Vial: una prioridad para la Comunidad"⁽¹⁾ la Comisión, además de las propuestas legislativas que se mencionan en el punto 3.1, inició acciones en los ámbitos que se citan a continuación, y que dieron lugar bien a propuestas legislativas bien a estudios o investigaciones. Las acciones que dieron lugar a la presentación o a la adopción a corto y a medio plazo de medidas legislativas comunitarias se indican mediante un asterisco (*).

3.1. Propuestas legislativas existentes

De las medidas que tienen una influencia decisiva en la seguridad vial, dos se refieren al comportamiento del conductor. Se trata de:

- las limitaciones de velocidad
- la conducción bajo la influencia del alcohol

En estos dos ámbitos, la Comisión ha hecho propuestas. Una de ellas tiene por objeto fijar las limitaciones de velocidad para los vehículos industriales y los autobuses⁽²⁾ y la otra, fijar un índice de alcoholemia máximo para los conductores⁽³⁾.

Por otra parte, y en el ámbito de las mercancías peligrosas, la Comisión presentó una propuesta de directiva⁽⁴⁾ relativa a la calificación profesional del responsable de la prevención de los riesgos inherentes a los transportes de mercancías peligrosas en las empresas que efectúan ese tipo de transporte.

Finalmente, y por lo que se refiere a los vehículos que tienen un impacto importante para la seguridad vial, la Comisión ha propuesto al Consejo dos medidas legislativas que se refieren, una, a los sistemas de anclaje⁽⁵⁾, y la otra, a la resistencia al fuego de los vehículos⁽⁶⁾.

3.2. Otras acciones en curso

3.2.1. Comportamiento del usuario

- Acceso a la conducción de los ciclomotores
- Seguimiento del comportamiento del conductor
- Incidencia de la utilización del casco para los usuarios de los vehículos de dos ruedas con motor
- Campaña de información sobre el alcohol y la conducción.

(1) COM(88)704 final de 9.1.1989.

(2) COM(88)706 final del 11.1.1989 -DO C 33 de 9.2.89.

(3) COM(88)707 final de 5.1.1989 - DO C 25 de 21.1.89.

(4) COM(91)4 final de 11.6.1991.

(5) COM(92)108 final de 30.03.1992.

(6) COM(92)201 final de 14.05.1992.

3.2.2. Vehículos

Automóviles particulares:

- . choques laterales (*)
- . choques frontales (*)
- . parte delantera menos agresiva para los peatones (*)
- . resistencia de los asientos (*)
- . apoyacabeza (*)
- . neumáticos (*)
- . cinturones de seguridad retractables en los asientos laterales de la parte trasera (*)
- . anclajes superiores ajustables (*)
- . sacos hinchables (*)
- . alumbrado y señalización (*)
- . acondicionamientos interiores (*)

Autobuses y autocares:

- . resistencia al fuego (autocares)(*)
- . disposiciones especiales aplicables a los autobuses, a los autocares y a los minibuses (seguridad de las puertas, escalones, salidas de emergencia, etc.)(*)
- . medidas específicas para los transportes escolares (equipo amovible, panel, etc...)

Vehículos pesados:

- . dispositivo antiincrustamiento (*)

Vehículos de todas las categorías:

- . protección de los conductores (*)
- . compatibilidad electromagnética (*)
- . resistencia al fuego de los depósitos de carburante (modificación (*)
- . sistemas de aviso (*)
- . frenado

Control técnico de los vehículos

- . armonización de las normas (frenado, limitadores de velocidad, ...) (*)

armonización de las disparidades técnicas para los vehículos de dos o tres ruedas:

- . alumbrado, frenado, antimanipulación y señalización, cascos (*)

3.2.3. Infraestructura

- . Análisis comparativo de la señalización vial en el conjunto de los Estados miembros *
- . En el marco de la Directiva sobre los productos de construcción⁽¹⁾ (desarrollada con arreglo al "nuevo enfoque") se incluye, en un documento interpretativo que se va a aprobar próximamente, sobre la exigencia de la **seguridad de utilización**, un capítulo relativo a los accidentes vinculados con los "vehículos en movimiento". Este documento sienta las bases para la armonización de las normas que cubren que los aspectos técnicos de seguridad frente a riesgos tales como choques o deslizamientos. Estos aspectos serán objeto de armonización mediante los mandatos de la Comisión al CEN (véase punto 4.2.5. más abajo).

3.2.4. Mejora de los conocimientos

- . Estudio de viabilidad de una base de datos estadísticos sobre los accidentes corporales (proyecto CARE). (Véase punto 4.2.1.) (*)

3.3. La Seguridad vial en los programas de investigación

En el ámbito de la investigación vinculada a la seguridad vial, merecen citarse las acciones siguientes, en curso o finalizadas:

- 3.3.1. Marco COST: Además de las acciones ya terminadas relativas a la infraestructura vinculada a la circulación por carretera⁽²⁾, la acción COST 313 "Coste socioeconómico de los accidentes de carretera" analiza las metodologías que permiten evaluar los costes sociales y económicos de los accidentes.

(1) Directiva del Consejo nº 89/106/CEE de 21.12.1988, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros sobre los productos de construcción.

(2) COST 30 "Ayudas electrónicas a la circulación en los grandes ejes de carreteras".

(Inicio: 10.5.77; fin: 30.3.84).

COST 30 bis "Ayudas electrónicas a la circulación en los grandes ejes de carreteras".

(Inicio: 31.3.80; fin: 31.3.84).

COST 309 "Mejora del servicio meteorológico para la circulación por carretera y el mantenimiento de las carreteras".

(Inicio: 19.2.87; fin: 19.2.89)

3.3.2. Marco EURET-I (Investigación en el campo de los transportes)

- Análisis coste-beneficio y multicriterios para la construcción de nuevas carreteras.

3.3.3. Marco DRIVE-I (Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety In Europe)

En el capítulo nuevas tecnologías y telecomunicaciones aplicadas a los transportes, el programa DRIVE-I ha consagrado un número importante de proyectos específicos de la seguridad vial.

Peatones

- Organización de la circulación teniendo en cuenta los flujos de peatones
- Modelos que determinan la localización de las luces de circulación en función de la circulación de peatones
- Detección automática de los peatones en los cruces y regulación de los semáforos.

Ciclistas

- Detección automática de los cruces y regulación de los semáforos
- Modelos que determinan la gestión de los flujos de ciclistas teniendo en cuenta sus desplazamientos

Conductores

- Detección automática de las anomalías del conductor (infracciones del código de la carretera, estado del conductor: cansancio, alcohol)
- Sistema de medidas coercitivas para la aplicación automática del código de la carretera
- Sistemas que permitan la aplicación automática de sanciones
- Sistemas automáticos de información destinados a mejorar la conducción
- Asistencia a los conductores de edad avanzada
- Asistencia a los conductores con necesidades especiales

Vehículos:

- Presentación de las informaciones y funciones de control adaptadas a las necesidades de la conducción, a la situación del tráfico y a la experiencia del conductor
- Detección automática de las anomalías del vehículo e información
- Registro automático de los accidentes
- Sistema inteligente de control de la velocidad

3.3.4. "Advanced Road Transport Telematics"

La continuación del programa DRIVE de investigación y desarrollo "Advanced Road Transport Telematics" hará hincapié en el test y comprobación práctica de los sistemas telemáticos, la mayor parte de los cuales han sido introducidos en el marco de proyectos piloto.

Varios proyectos, que representan un presupuesto de 18 millones de ECUS, tienen por objeto específicamente aspectos de seguridad vial :

- HOPES: Proyecto horizontal para la evaluación de la seguridad del tráfico y la interacción hombre/máquina;
- ARIADNE: Desarrollo de un sistema inteligente de ayuda a la conducción y a la navegación; radar para evitar las colisiones y procesador que aumenta las capacidades del conductor;
- VRU-T00: Observación del tráfico de peatones y mejora de los sistemas de detección de peatones fijados en las encrucijadas y puntos de cruce;

- SAMOVAR: Sistema de seguimiento y de evaluación a bordo de un vehículo con registro automático; registro del comportamiento de vehículo y conductor en cuanto a la seguridad vial;
- HARDIE: Armonización de la información para el conductor en Europa (en el vehículo y en las carreteras);
- CITRA: Sistema de control del transporte de mercancías peligrosas en los corredores alpinos internacionales;
- ROSES: Sistema de mejora de la seguridad vial teniendo en cuenta las condiciones de la carretera y las condiciones climáticas;
- DETER: Detección, control e instrucción para reducir los errores del conductor (proyecto para el desarrollo de un prototipo destinado a detectar el comportamiento del conductor);
- EDDIT
- TELAID: Nuevas tecnologías para conductores de edad avanzada y con movilidad reducida;
- EMMIS: Evaluación de la interacción hombre/máquina;
- TESCO: Ensayos para la conducción "cooperativa";

- COMIS: Sistema de comunicación para una "conducción cooperativa";
- PROMISE: Sistema de información portátil y móvil en Europa.

Pueden citarse otros proyectos tales como:

- PRIMAVERA: Gestión prioritaria para mejorar la eficiencia del vehículo habida cuenta del entorno y de la seguridad de las arterias;
- PORTICO: Innovaciones en el marco del tráfico por carretera en Portugal, que incluye el seguimiento de los vehículos que transportan materias peligrosas, y de los sistemas de detección y comunicación de accidentes.

3.3.5. El programa de investigación en curso sobre las Tecnologías de la Industria y de los Materiales (BRITE/EURAM II), podría aportar una contribución a la seguridad pasiva de los vehículos por medio de acciones con relación a nuevos materiales y a las nuevas tecnologías de concepción y fabricación industrial. Los aspectos ligados a la infraestructura (construcción y mantenimiento de las carreteras y de las redes de carreteras, túneles y revestimientos de superficie...) están comprendidos en el programa BRITE-EURAM II.

Las acciones en curso o nuevas en este campo (véase 4.2.2.) abarcan los aspectos precompetitivos y prenormativos para vehículos más seguros; una parte de este trabajo podría dar como resultado especificaciones para la homologación de los vehículos.

4. PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL

4.1. Líneas directrices

Sobre la base especialmente del informe del Grupo de alto nivel de los representantes de los gobiernos de los Estados miembros (abril de 1992) adjunto a la presente Comunicación, la Comisión estima que un programa de acción comunitario debería incluir las líneas directrices siguientes:

- utilidad de un enfoque global que dé lugar a medidas legislativas u otras formas de intervención;
- necesidad de actuar de manera integrada en los elementos de los que depende la seguridad vial (comportamiento, vehículo, infraestructura);
- carácter de "valor añadido" de las iniciativas comunitarias con respecto a las medidas nacionales (principio de subsidiariedad).

4.2. Campos de acciones prioritarias e iniciativas nuevas

Este programa se articulará alrededor de los siguientes campos de acción prioritarios:

- intercambio de información y de experiencias y establecimiento de un banco comunitario de datos, investigación prevista (véase punto 4.2.1.);
- seguridad activa y pasiva de los vehículos (véase punto 4.2.2.);
- educación de los usuarios y formación de los conductores (véase punto 4.2.3. a continuación);
- medidas relativas al comportamiento (véase 4.2.4); medidas en favor de una conducción adaptada e influencia del alcohol, de las drogas y de la fatiga en la conducción;
- infraestructura y seguridad vial (véase punto 4.2.5.);
- medidas en favor de una mejora de la seguridad de los transportes de mercancías peligrosas por carretera (véase punto 4.2.6.);
- problemas relacionados con los aspectos de la publicidad que pueden mermar la seguridad vial (véase punto 4.2.7.).

Sin dejar de tener en cuenta el acervo comunitario y las acciones en curso descritas anteriormente en los puntos 2 y 3, el conjunto de estos ámbitos de acción constituye el esquema director de este programa.

Las sugerencias del Grupo constituyen referencias que permiten a la Comisión emprender nuevas iniciativas con vistas a establecer un programa de seguridad vial.

Las nuevas iniciativas que se describen a continuación, deben enmarcarse en el contexto del nuevo Tratado de Maastricht. En efecto, el Tratado modificado, por una parte, confirma de manera explícita la competencia relativa a la seguridad de los transportes ("medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes": nuevo párrafo c), artículo 75), y, por otra parte, introduce explícitamente el principio de la subsidiariedad (nuevo artículo 3B). Entre estas iniciativas, las deliberaciones del Grupo han hecho posible diferenciar los tipos de acción de carácter legislativo de los de carácter no legislativo a la luz del principio de subsidiariedad.

4.2.1. Intercambio de información y de experiencias y establecimiento de un banco comunitario de datos; investigación prevista

- Este ámbito de acción, de carácter horizontal, constituye un aspecto innovador del Programa, que responde a la utilidad de actuar a nivel comunitario en un marco no legislativo. Se ajusta a una de las líneas directrices que deben presidir el Programa, tal como se indica anteriormente en el punto 4.1.

Esta forma de intervención va en el sentido de una de las declaraciones del "informe GERONDEAU", sobre las "nuevas formas de intervención deseables" (véase especialmente la segunda parte, capítulo III del informe GERONDEAU). En opinión de la Comisión, hay que realizar una labor importante con el fin de facilitar a nivel comunitario los intercambios de información y de experiencias procedentes de los Estados miembros. En este orden de ideas y, aparte de la actividad de investigación propiamente dicha realizada por la Comisión, ésta debe desempeñar una función de coordinación de los programas especialmente en los ámbitos prioritarios definidos en la presente Comunicación.

Como ejemplo, se han iniciado cierto número de acciones de esta naturaleza en el marco de los campos de acción indicados en los puntos 4.2.3., 4.2.4., y 4.2.5., en los casos en que resulta útil completar o generar una legislación comunitaria sin dejar de tener en cuenta el principio de valor añadido que constituye una de las líneas directrices del programa. En este contexto, la Comisión tiene intención de apoyar, en la medida de sus posibilidades, acciones en los medios de comunicación e información de interés comunitario (campañas, coloquios, etc.) sobre temas específicos. Es evidente, no obstante, que la mejora de los conocimientos pasa fundamentalmente por el acceso a la información tanto en el campo estadístico como en el campo de la legislación y las reglamentaciones relativas a la seguridad y a la circulación vial.

En este marco, la Comisión tiene previsto crear dos herramientas necesarias y complementarias, a saber:

- un banco de datos comunitario sobre las estadísticas de accidentes de la circulación vial (Proyecto C.A.R.E.)
- un fichero documental sobre la seguridad vial.

4.2.1.1 ***Proyecto C.A.R.E. - Banco de datos comunitario de los accidentes de la carretera en Europa***

La creación de un banco de datos comunitario sobre los accidentes corporales de la circulación vial (con muertos y/o heridos) tiene por objeto, en primer lugar, dotar a la Comunidad de una herramienta que le permita disponer de datos estadísticos para realizar estudios, investigaciones y análisis en los ámbitos relativos a la seguridad vial, al tiempo que contribuye a determinar la pertinencia del nivel de intervención. La lucha contra los accidentes de carretera pasa, en efecto, por la identificación y la cualificación de los problemas para definir las medidas que hay que adoptar y para poder medir la eficacia de las mismas.

Aparte del hecho de disponer de la información y de poder intercambiarla, la creación de un banco de datos comunitarios de los accidentes de la circulación vial crea una plataforma para la colaboración internacional e induce sinergias propicias al desarrollo de la seguridad vial en la Comunidad.

En efecto, la introducción de una base de datos semejante facilita la transferencia de la experiencia de un país a otro sin duplicar los esfuerzos de investigación. Esto contribuye igualmente a ayudar a los organismos o comités internacionales a establecer normas o reglamentaciones en materia de circulación vial, vehículos de motor y políticas integradas de seguridad vial.

El carácter específico del proyecto C.A.R.E. reside en que este banco de datos tiene la ventaja, con respecto a los demás esfuerzos presentes y pasados de organismos internacionales, de estar compuesto de datos desglosados, a saber, detallados a nivel del accidente. El potencial de investigación que proporcionan este tipo de datos es mucho más elevado ya que puede, a partir de los datos reflejados, encontrar todos los indicadores clásicos: número total de heridos, de muertos, desglose de este número con arreglo a las diversas estratificaciones: naturaleza de la colisión, hora, edad del conductor,...

El análisis desglosado, que permite una investigación incomparablemente más detallada de las causas, garantiza pues también que sea más fácil transferir los resultados citados de una situación a otra, y, por lo tanto, de un país a otro.

Esta facilidad de transferencia responde a uno de los objetivos fundamentales ya que al reunir los datos relativos a países cuyas estructuras son diversas, se facilita el que cada país pueda obtener informaciones en situaciones menos frecuentes en su territorio que en el de otros Estados miembros.

Asimismo, la puesta en común de las estadísticas de varios países puede hacer posible para un Estado miembro el disponer de informaciones sobre la eficacia de las medidas adoptadas en otros Estados miembros y que él podría adoptar.

Después de una primera fase experimental, y con arreglo a modalidades que se habrán de definir de acuerdo con los Estados miembros, la base de datos CARE podría ser accesible no sólo a las autoridades regionales o locales, a las instituciones de investigación sobre seguridad vial, sino también a los constructores de automóviles o asociaciones de consumidores a los que pueda interesar. Por otra parte, se da por supuesto que se respetará la confidencialidad ya que quedarán excluidos de la base de datos todos los elementos de identificación de las personas.

4.2.1.2. *Creación de un fichero documental de seguridad vial*

En el plano internacional, los intercambios de información y de experiencias topan con dos obstáculos principales:

- la disponibilidad de la información (existencia, naturaleza, localización...);
- la consulta de la información (soporte, lengua,...).

La Comisión tiene previsto iniciar un estudio de viabilidad para la creación de un fichero documental de seguridad vial, accesible a un gran número de usuarios (autoridades nacionales, locales, organismos internacionales, instituciones de investigación, asociaciones de consumidores, industria,...). En una primera fase, habrá que establecer el contenido del fichero (normas de circulación, medidas adoptadas, experiencias, investigaciones,...), su forma (soporte informático), los métodos de recopilación y de puesta al día de la información.

4.2.1.3. Investigación prevista

El 4º Programa, que está en fase de elaboración, podría dar lugar a nuevas oportunidades para actividades de investigación que contribuyan a mejorar la seguridad vial. Estas actividades, referidas a la infraestructura, a los vehículos y al comportamiento de los conductores, de forma individual o global, podrían inscribirse en la continuidad de los programas específicos iniciados en los 2º y 3er Programas marco, o bien integrarse en una nueva actividad específica referida a los transportes.

En este contexto, los aspectos relativos a la seguridad vial continuarán siendo tenidos en cuenta en la marco de la investigación referida a los sistemas telemáticos y a las tecnologías de la industria y de los materiales.

4.2.2. Seguridad activa y pasiva de los vehículos

La creación de nuevas normas para la construcción de vehículos así como una mejora de los equipamientos y de los componentes constituyen uno de los tres elementos principales del "sistema seguridad vial" (conductor, vehículo, infraestructura).

La mejora de los aspectos técnicos de los vehículos se incluye dentro de la competencia comunitaria en el marco de las normas técnicas que rigen la construcción y la conformidad de los vehículos. Podría iniciarse una reflexión para saber si la armonización técnica puede dar lugar a iniciativas nacionales orientadas a conseguir una mejor seguridad vial, siempre que estas iniciativas no constituyan una traba importante para la libre circulación de las mercancías y de las personas.

La relación coste/beneficio de las medidas de este tipo debe ser objeto de especial atención.

Por otra parte, la Comisión tiene previsto iniciar en este ámbito, a corto y a medio plazo, además de las acciones en curso descritas en el punto 3.2.2., las nuevas iniciativas siguientes:

- Mejora de las condiciones de protección de los pasajeros de los vehículos en caso de choque, especialmente en los ámbitos siguientes:
 - . examen de las medidas de seguridad vinculadas al vehículo que ofrecen las mejores posibilidades para reducir las heridas en caso de accidente
 - . protección de los niños.
 - . Seguridad activa:
 - . aportación de la electrónica a las funciones habituales de seguridad
 - . posibles nuevas funciones

- Dispositivos de protección de las piernas en las motocicletas.
- Dispositivos técnicos destinados a impedir, especialmente en los vehículos de dos ruedas con motor, el aumento de las velocidades límite impuestas por construcción.

Finalmente, a nivel de la investigación, los proyectos en curso y el programa DRIVE (fase II) observan las nuevas tecnologías capaces de hacer progresar la seguridad vial a nivel de los vehículos en el contexto de un programa comunitario de seguridad vial.

4.2.3. Educación de los usuarios y formación de los conductores

La educación vial constituye una herramienta insustituible para mejorar la seguridad vial. Su carácter horizontal hace de ella un elemento indispensable en las políticas nacionales de seguridad vial por medio de las acciones de formación y de prevención para todas las categorías de usuarios (conductores, peatones, usuarios de vehículos de dos ruedas, niños).

En este ámbito, la Comisión puede desempeñar una función de utilidad, con arreglo al principio de subsidiariedad, facilitando una contribución y un apoyo a la educación, especialmente a la enseñanza de la seguridad vial en las escuelas, la formación de los profesionales y la organización de campañas de sensibilización. Aunque estas actividades son competencia de otros organismos, la aportación comunitaria, especialmente a través del acopio y la presentación de datos pertinentes sobre las experiencias adquiridas en toda la Comunidad, sería muy importante y además costaría menos que si se dispersan los esfuerzos.

- . A nivel de los conductores y sobre la base de las experiencias llevadas a cabo en determinados Estados miembros, a saber "conducción acompañada" o "aprendizaje anticipado" y seguimiento del conductor (permiso provisional), la comisión examinará los medios de mejorar el comportamiento de los candidatos al permiso de conducción o de los nuevos conductores.

El tipo de iniciativa que se deba tomar (acciones legislativas, información, publicidad, ...) se decidirá respetando el principio de subsidiariedad.

- . Por lo que respecta al problema de los usuarios de ciclomotores, la Comisión tiene previsto -como consecuencia de un estudio que presentó (véase punto 3.2.1.) referente al acceso a la conducción de estos vehículos preparar una iniciativa legislativa, por tratarse de usuarios especialmente vulnerables.

Por otra parte, en el marco de la nueva directiva sobre el permiso de conducir⁽¹⁾ y con el doble objetivo de facilitar la libre circulación de los conductores de vehículos en el interior de la Comunidad, por una parte, y de mejorar la seguridad mediante una mayor transparencia de los datos que figuran en el permiso de conducir, por otra, la Comisión tiene la intención de proponer una codificación de las indicaciones adicionales que se incluyen en el permiso y de favorecer los intercambios de información y la cooperación entre las autoridades nacionales competentes.

4.2.4. Medidas relativas al comportamiento

Una parte importante de las acciones relativas al comportamiento ya se han recogido en diversas Directivas (permiso de conducción, cinturones de seguridad) o de propuestas legislativas (limitaciones de la velocidad, alcohol). Para completar estas medidas, se dará mayor importancia a acciones no legislativas destinadas a mejorar el comportamiento y que se refieran a los ámbitos que se citan a continuación:

4.2.4.1 *Medidas en favor de una manera de conducir adaptada*

Pocos ponen en duda la influencia de la velocidad en la seguridad vial.

La Directiva sobre los limitadores de velocidad⁽²⁾ y la propuesta sobre las limitaciones de velocidad COM(88)706/CEE⁽³⁾ citadas anteriormente en los puntos 2.1.2 y 2.2.3., que se refieren a los vehículos industriales y a los autobuses, se hacen eco de esta preocupación.

Dicho ésto, el problema de la manera de conducir se plantea en términos más amplios que el simple ámbito de las limitaciones de velocidad y puede ser objeto de otras medidas en el marco técnico (a nivel de los vehículos y del acondicionamiento de la infraestructura) así como en el marco de las medidas de educación y de prevención.

Medidas previstas

- en el marco técnico:

- . un estudio de investigación sobre las posibilidades técnicas de adaptar la velocidad de los vehículos en función de las condiciones y de la categoría de la carretera;

(1) Directiva nº 91/439/CEE de 29.07.1991 (DO L 237 de 24.08.91).

(2) Directiva nº 92/6/CEE de 10.2.1992 (DO L 57 de 2.3.1992).

(3) DO C 133 de 9.2.1989.

- . un intercambio de experiencias de las soluciones a nivel nacional destinadas al acondicionamiento de la infraestructura con respecto a una manera de conducir adaptada; en este ámbito, la Comisión podría desempeñar un papel de animadora y poner en común todos los elementos (véase punto 4.2.5. más adelante), examinando especialmente los posibles medios de acción a nivel del acondicionamiento de la infraestructura para que se pueda incitar a los conductores a adaptar su manera de conducir;
- en el marco de las medidas de educación y de prevención está prevista una cooperación estrecha con los Estados miembros y con las organizaciones internacionales en el ámbito de la información al público;

4.2.4.2 *Influencia del alcohol, de las drogas y de la fatiga en la conducción*

La influencia del alcohol sobre la inseguridad vial ha sido puesta en evidencia por la investigación; la alcoholemia figura siempre entre las primeras causas de accidentes de la carretera: según algunos estudios, el porcentaje de conductores muertos en accidentes de carretera y que presentan un índice de alcoholemia superior a 0,80 mg/ml varía según los Estados miembros de 15 a 45%. Esta consideración es objeto de la exposición de motivos de la propuesta de Directiva presentada al Consejo en enero de 1989⁽¹⁾ fijando un índice de alcoholemia máximo de los conductores de 0,5 mg/ml de sangre.

- . A nivel legislativo, y además de la propuesta citada anteriormente sobre el índice máximo de alcoholemia, la Comisión examinará la oportunidad de una iniciativa sobre la normalización y homologación de los aparatos de control.
- . El aspecto sensibilización y educación de los conductores en este campo tiene sin duda una importancia grande y debe completar las acciones de control. A tal efecto, la Comisión tiene previsto volver a hacer campañas de información semejantes a las que se llevaron a cabo conjuntamente con la Alianza Internacional del Turismo en 1991 y 1992.

Además de las disposiciones relativas al alcohol contenidas en la Directiva 80/1263/CEE y reforzadas en la Directiva 91/439/CEE sobre el permiso de conducción (Anexo III), estas Directivas incluyen también disposiciones sobre el consumo de drogas o de medicamentos que pueden alterar la aptitud física y mental del conductor.

(1) COM(88) 707 anteriormente citado.

A propósito de este último punto, la Comisión examinará las incidencias de la utilización de las drogas en la seguridad vial así como la posibilidad de una acción de información al consumidor.

Por otra parte, la fatiga parece ser un factor importante en los accidentes, especialmente entre los conductores profesionales. Por ello, la Comisión tiene previsto mejorar los medios técnicos que hagan posible informar mejor al conductor y también controlar más eficazmente el respeto del tiempo de conducción.

4.2.5. Infraestructura y seguridad vial

- . Haciendo abstracción del nivel de acción apropiado, comunitario o nacional, para una medida determinada, la infraestructura vial desempeña un papel importante en el conjunto del "sistema de seguridad vial" (usuario, vehículo, infraestructura, control): la mejora de la capacidad y de la calidad de las redes de carreteras es un elemento efectivo y duradero de la seguridad vial, ya sea a nivel de la concepción, de la construcción, del mantenimiento, de los equipamientos, entre otros la señalización, del acondicionamiento destinado especialmente a la seguridad, y de la gestión del tráfico.

- . El informe "Redes transeuropeas: hacia un esquema director de la red de carreteras y de la circulación por carretera"⁽¹⁾, que recomienda la adopción de una estrategia comunitaria tanto para la red de carreteras como para la circulación por carretera, señala especialmente la necesidad de homogeneizar las características técnicas y el objetivo de garantizar un alto nivel de servicio, de información y de seguridad para los usuarios. Por lo tanto, es normal que, en el marco de la realización de estas redes, la Comunidad se interese plenamente en las medidas que puedan reducir el número de accidentes de carretera que, en la actualidad, se saldan con un terrible tributo, tanto económico como humano.

- . Este informe, que tiene como objetivo general "una verdadera política vial", identifica bajo las rúbricas "la modernización de la red" y "una política de la circulación" cierto número de objetivos concretos relativos a las necesidades de seguridad.

(1) Véanse especialmente los capítulos 6, 7 y sobre todo 8 de este informe (doc. VII/308/92 fin.) elaborado en mayo de 1992 por el Grupo de trabajo Autopistas (compuesto por expertos nacionales e internacionales; se ha constituido en el seno del "Comité de infraestructura de transportes").

Se trata, especialmente, de los aspectos siguientes:

- . las características de superficie de las infraestructuras;
- . los equipamientos de mensaje variable (orientación para los conductores y ayuda a la circulación): investigaciones en curso a propósito de ello son objeto de los programas DRIVE y PROMETHEUS en el marco de las nuevas tecnologías, sin dejar de señalar las necesidades de normalización al respecto;
- . los equipamientos fijos, y, especialmente, la señalización vertical y el marcaje de las carreteras, señalando también la utilidad de hacerlos homogéneos por lo menos en los grandes ejes.
- . En materia de equipamientos fijos, el documento interpretativo sobre la exigencia de seguridad relativa al aspecto infraestructura, mencionado anteriormente en el punto 3.1.3., constituye la base sobre la cual se armonizarán las normas europeas que abarcarán, entre otros, los aspectos siguientes:
 - . la resistencia un corrimiento de la calzada en función de los materiales utilizados;
 - . la resistencia a los deslizamientos y la visibilidad diurna y nocturna del marcaje de las carreteras;
 - . las especificaciones técnicas de la señalización vial (excluyendo la elección de las formas, colores y pictogramas);
 - . las características esenciales de los equipamientos permanentes de la carretera (guías y barreras de seguridad, dispositivos de absorción de choque, etc...), especialmente por lo que se refiere a su adaptación a las diferentes categorías de vehículos.
- . Con posterioridad a este informe, la Comisión remitió al Consejo y al Parlamento una comunicación que engloba una propuesta de decisión relativa a la creación de una red de carreteras transeuropea (COM (92) 231 final), que implica, entre otras cosas, un sistema europeo unificado para la tipología y la señalización de las carreteras (art. 3). En su sesión de marzo de 1993, el Consejo emitió una opinión favorable en relación con esta propuesta.

- Paralelamente a la puesta al día de los Convenios de Viena en el seno de las Naciones Unidas en Ginebra⁽¹⁾, la Comisión financió varios estudios referentes, por una parte a la señalización de dirección, y por otra, a la señalización de policía con el fin de examinar, en una primera fase, las divergencias entre los Estados miembros; hay que precisar que ya se había realizado un estudio sobre la señalización temporal.

Los resultados de estos estudios darán a la Comisión la posibilidad de examinar la utilidad de un acercamiento de algunas señales.

- Finalmente, en este ámbito, las acciones que se detallan en el punto 4.2.1. deberán desempeñar un papel y ser complementarias de las iniciativas mencionadas anteriormente. En efecto, el intercambio de información sobre aspectos técnicos de la infraestructura vinculados a la seguridad vial y a la puesta en común del "know-how" en este campo, debe reforzarse especialmente, dado que la Comisión puede desempeñar un papel motor y coordinador.

4.2.6. Medidas en favor de una mejora de la seguridad de los transportes de mercancías peligrosas por carretera.

Ante el volumen creciente del transporte de mercancías peligrosas por carretera y con objeto de mejorar la seguridad y la prevención de accidentes, que tienen unas consecuencias dramáticas para las vidas humanas y a veces también catastróficas e irreversibles para el medio ambiente, la Comisión propondrá que se completen las medidas existentes que figuran en el punto 2.3.1 mediante:

- la introducción de medidas comunitarias para la aplicación al tráfico nacional y la aplicación uniforme al tráfico internacional de los acuerdos internacionales (ADR/RID) para el transporte de mercancías peligrosas;
- el establecimiento de procedimientos uniformes en materia de control de los vehículos que transporten mercancías peligrosas.
- La armonización de las condiciones de formación de los conductores de vehículos destinados a este tipo de transportes.

4.2.7. El problema vinculado a los aspectos de la publicidad que puede resultar nociva con respecto a la seguridad vial

Este problema es objeto de reflexión por parte de las autoridades públicas y de las organizaciones no gubernamentales dedicadas a la seguridad vial y a la prevención de accidentes de carretera.

(1) Convenios de Viena de 1968 sobre la circulación y sobre la señalización de carreteras completados por los Acuerdos Europeos de 1971 y el Protocolo de 1973 sobre las marcas de las carreteras.

Este problema, que se trató con ocasión de las deliberaciones del Año Europeo de la Seguridad Vial 1986, se ha vuelto a estudiar entre las acciones sugeridas por el Parlamento Europeo (informe SEEFELD).

- . En 1989, el Comité de Seguridad Vial de la CEMT (Conferencia Europea de Ministros de Transporte) estableció un informe al respecto, que dio origen a una resolución⁽¹⁾ bajo el título de "La publicidad nociva para la seguridad vial".

La Comisión considera que, con tal de respetar la libertad de expresión y de creación de los responsables de los medios de comunicación, es importante velar a nivel comunitario por los principios de seguridad vial y de defensa del consumidor.

La Comisión tiene pues intención de iniciar un diálogo al respecto con las organizaciones correspondientes, entre ellas, especialmente, las que agrupan a nivel comunitario a los constructores de automóviles y las asociaciones de consumidores para analizar la posibilidad de definir un "Código europeo de conducta" por el que los constructores se comprometerían, como ya sucede en algunos Estados miembros, a no actuar en contra de los objetivos de la seguridad vial en sus mensajes publicitarios.

(1) Resolución nº 56 (COM(89)37) adoptada por el Consejo de Ministros de Transportes, reunido en París el 2.11.1989.

5. **EJECUCIÓN DEL PROGRAMA**

El conjunto de las acciones previstas y en curso, así como las nuevas iniciativas descritas anteriormente, forman la base del contenido de un programa de acción en materia de seguridad vial, que habrá que poner en pie.

La Comisión toma nota del deseo (que comparte) del Grupo de Trabajo de Alto Nivel de los expertos gubernamentales en materia de seguridad vial de poder continuar reuniéndose con el fin de promover el intercambio de informaciones, de ser consultados y estar asociados al desarrollo y al establecimiento de dicho programa. En este sentido, las organizaciones no gubernamentales relacionadas con este tema serán consultadas por la Comisión.

Se celebrarán estas consultas y se facilitarán los medios necesarios para la ejecución del programa en el marco de los procedimientos habituales de la Comisión.

6.

CONCLUSIÓN

La seguridad vial es un ámbito de primera importancia en el marco de una política de transportes. Su dimensión social y económica es enorme.

Es evidente que las exigencias en materia de seguridad podrían corresponder a la competencia exclusiva de la Comunidad en la medida en que, por ejemplo, afectan a la libre circulación de vehículos o de servicios de transporte. De manera inversa, la aplicación del principio de subsidiariedad podrían llevar a la conclusión de que sería preferible que algunas medidas se adopten a otros niveles. No obstante, la modificación del artículo 75 del Tratado de la Unión Europea confirma el hecho de que, incluso no habiendo una competencia exclusiva, la seguridad de los transportes debería corresponder a la Comunidad desde el momento en que ésta puede actuar de manera útil.

Este es el marco en que la Comisión, con una perspectiva a corto y a medio plazo, tiene previstas acciones de las cuales, las principales, se recogen en el cuadro II adjunto. Conviene sin embargo observar que la Comisión, incluso antes de la adopción de la Resolución del Consejo de 21 de Junio de 1991 (véase punto 1.2.), no se había quedado inactiva, ya que se habían adoptado numerosas medidas en diferentes ámbitos relativas a la seguridad vial y que se habían propuesto otras que están todavía a la espera de ser adoptadas. El conjunto de estas medidas se recuerda en el cuadro I que se adjunta también como anexo.

Hay que reconocer que la solicitud del Consejo en su Resolución destinada a evaluar la relación costes/beneficios de las medidas que se han de introducir en el programa de acción no ha podido atenderse, ya que no se dispone de un instrumento que permita analizar de manera precisa los efectos de estas medidas en el plano comunitario. Por esta razón, la primera prioridad en el programa de acción es la creación de un banco de datos desagregados que haga posibles el seguimiento de las acciones propuestas y también el análisis y la evaluación de la situación, ello con objeto, por una parte, de llevar a cabo una acción continua en la materia y, por otra, de examinar la oportunidad de presentar nuevas iniciativas. En cuanto a las demás medidas comunitarias propuestas, constituyen en su mayoría una extrapolación de experiencias nacionales que ha presentado el Grupo de Alto Nivel.

Finalmente hay que subrayar la importancia presente de las acciones no legislativas llevadas a cabo en el plano comunitario, en las que la Comunidad, cada vez más, desempeña un papel de coordinación, por ejemplo en el marco de los intercambios de conocimientos especializados y de experiencias o mediante recomendaciones. Este tipo de acción constituye una parte importante de las medidas propuestas en el programa.

Una vez se hayan adoptado las iniciativas legislativas en curso, así como las propuestas en este programa, y se haya visto el resultado de la aplicación de las medidas no legislativas, la Comisión elaborará antes de finales de 1996 un informe de evaluación sobre las medidas adoptadas.

ACERVO

<u>VEHÍCULOS. ASPECTOS TÉCNICOS (2.1)</u>		<u>Fecha de adopción</u>
92/53/CEE	recepción de los vehículos de motor y de sus remolques (directiva-marco) (2.1.1)	18.06.92
+	Armonización de las normas técnicas en el marco de la recepción)	
71/320/CEE	Frenado de determinadas categorías	6.07.71
- 74/132	" (adaptación)	11.02.74
- 75/524	" (")	25.07.75
- 79/489	" (")	18.04.79
- 85/647	" (")	23.12.85
- 88/194	" (")	24.03.88
- 91/422	" (")	15.07.91
76/756/CEE	Instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa	27.07.76
- 80/233	" (adaptación)	21.11.79
- 82/244	" (")	17.03.82
- 83/276	" (modificación)	26.05.83
- 84/8	" (adaptación)	14.12.83
- 89/278	" (")	28.03.89
- 91/663	" (")	10.12.91
76/115/CEE	Anclajes de los cinturones de seguridad	18.12.75
- 81/575	" (modificación)	20.07.91
- 82/319	" (adaptación)	2.04.82
- 90/628	" (")	30.10.90
89/297/CEE	Instalación de los cinturones de seguridad y sistemas de sujeción	28.06.1977
-81/576	" (modificación)	20.07.1981
-82/319	" (adaptación)	2.04.1982
-90/628	" (adaptación)	30.10.1990
89/297/CEE	Protección lateral de los vehículos pesados	13.04.1989
91/226/CEE	Faldillas posteriores	27.03.91
	etc...	

89/459/CEE	Profundidad de las ranuras de los neumáticos de los vehículos de < 3,5 toneladas (2.1.2)	18.07.92
92/6/CEE	Limitadores de velocidad (vehículos pesados de > 12 toneladas; autocares y autobuses > 10 toneladas (2.1.2)	10.02.92
77/143/CEE	Control técnico (2.1.3)	29.12.76
- 88/449	" (modificación)	26.07.88
- 91/225	" (")	27.03.91
- 91/328	" (")	21.06.91
- 92/54	" (")	10.08.92
- 92/55	" (")	10.08.92

. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR (2.2)

80/1263	Permiso de conducción (2.2.1)	04.12.80
91/439	"	29.07.91
91/671/CEE	Utilización de los cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para los vehículos < 3,5 toneladas (2.2.2)	16.12.91

. MERCANCIAS PELIGROSAS (2.3.1)

89/684/CEE	Formación profesional (2.3.1)	21.12.89
------------	-------------------------------	----------

. REGLAMENTACIÓN SOCIAL (2.3.2)

3820/85/CEE	Disposiciones sociales en el ámbito de los transportes por carretera	20.12.85
3821/85/CEE	Aparato de control	20.12.85
- 3314/90	" (adaptación)	16.11.90
- 3688/92	" (")	21.12.92
88/599/CEE	Procedimientos uniformes	23.11.88

. DISPOSICIONES TÉCNICAS (2.3.3)

85/3/CEE	Pesos y dimensiones		19.12.84
- 86/360/CEE	"	(modificación)	24.07.86
- 86/364/CEE	"	(matrícula)	24.07.86
- 88/218/CEE	"	(modificación)	11.04.88
- 89/338/CEE	"	(")	27.04.89
- 89/460/CEE	"	(")	18.07.89
- 89/461/CEE	"	(")	04.02.91
- 92/7/CEE	"	(")	10.02.92

PROPUESTAS QUE TIENE ANTE SÍ EL CONSEJO

**fecha del
documento**

. VEHÍCULOS, ASPECTOS TÉCNICOS

COM (92) 108 final	Sistemas de sujeción (3.1)	30.03.92
COM (92) 201 final	Resistencia al fuego (3.1)	14.05.92

. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR

COM (88) 707 final	Alcoholemia(3.1)	05.01.89
COM (89) 640 final	(modificación)	07.12.89
COM (88) 706 final	Limitaciones de velocidad (vehículos industriales y autobuses) (3.1)	11.01.89
COM (91) 66 final	(modificación)	25.03.91

. MERCANCÍAS PELIGROSAS

COM (91) 4 final	Encargado de la prevención de riesgos (3.1)	11.06.91
COM (92) 327 final	(modificación)	14.08.92

PROGRAMA DE ACCION

CUADRO II

Medidas legislativas a corto o medio plazo	Fecha en que se prevé sea adoptada por la Comisión	Estudios que darán lugar, llegado el caso, a acciones legislativas	Otras medidas no legislativas
. Banco de datos comunitario (CARE) - (3.2.4. e 4.2.1.1.)	93	0 Medidas específicas para los transportes escolares (3.2.2.)	0 Establecimiento de proyectos piloto sobre test y comprobación práctica de los sistemas telemáticos (3.3.4.)
. Seguridad de los vehículos (Armonización de las normas técnicas en el marco de la recepción)		Formación de los conductores de los ciclomotores (4.2.3.)	Investigación prevista en el 4º Programa Marco (4.2.1.3)
. Vehículos especiales (prueba de choque, apoyacabezas, resistencia de los asientos, etc... (3.2.2))	94	0 Codificación de las indicaciones adicionales sobre el permiso de conducción (4.2.3.)	0 Estudio de viabilidad de un fichero documental de seguridad vial (4.2.1.2.)
. Mejora de las condiciones de protección de los pasajeros (4.2.2.)	94	0 Control más eficaz del tiempo de conducción (tacógrafo) (4.2.4.)	
. Vehículos pesados (3.2.2.) dispositivo antiincrustamiento	94	0 Armonización y homologación de los aparatos de control de la alcoholemia (4.2.4.2.)	0 Estudio de las experiencias sobre la conducción acompañada, aprendizaje anticipado o permiso provisional (4.2.3.)
. Vehículos de todas las categorías (3.2.2.) (protección conductores, señalizadores, ...)	> 94	0 Señalización y marcaje (3.2.3. e 4.2.5.)	0 Educación vial escolar: puesta en común de experiencias (4.2.3.)
. 2 ruedas (4.2.2.) dispositivo destinado a impedir el aumento de la velocidad	93	. Armonización en materia de equipo fijo (resistencia a los deslizamientos de la calzada) (4.2.5.)	0 Examen de la incidencia de las drogas en la seguridad vial (4.2.4.)
		. Señalización de dirección (búsqueda de un enfoque comunitario) (4.2.5.)	. Estudio de las posibilidades técnicas de adaptar la velocidad a las condiciones de la carretera (4.2.4.1.)

Medidas legislativas a corto o medio plazo	Fecha en que se prevé sea adoptada por la Comisión	Estudios que darán lugar, llegado el caso, a acciones legislativas	Otras medidas no legislativas
<u>0 Control técnico (3.2.2.)</u> . Directiva sobre los valores admisibles de frenado . Directiva sobre CT de los limitadores de velocidad	93 94	0 Prueba de choque (estudio para establecer nuevo procedimiento) (4.2.2)	0 Nuevas campañas sobre el alcohol y la conducción (4.2.4.2) 0 Publicidad nociva para la seguridad vial: definición de un "European code of conduct" (4.2.7.)
<u>0 Materias peligrosas (4.2.6.)</u> . Directiva-marco sobre armonización de las legislaciones de los E.M. . Uniformización de los procedimientos de control	93 94		
<u>0 Control del tiempo de conducción (4.2.4.)</u> . Reglamento por el que se introduce un aparato de control digital.	94		

**LÍNEAS DIRECTRICES Y
CAMPOS DE ACCIÓN
PRIORITARIOS PARA UN
PROGRAMA COMUNITARIO
DE SEGURIDAD VIAL**

**GRUPO DE TRABAJO DE ALTO NIVEL DE LOS
REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS**

*** * * INFORME FINAL * * ***
ABRIL 1992

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

- Resolución del Consejo
- Situación actual de la seguridad vial
- Informes de otras organizaciones
- Actividades e iniciativas actuales de la CE
- Deliberaciones del Grupo de Alto Nivel

2. OBJETIVOS GENERALES

- Objetivos y metas a medio y largo plazo
- Criterios para determinar las prioridades
- Criterios para seleccionar el nivel de acción
(de la CE o a otro nivel)

3. CONCLUSIONES - PROGRAMA DE ACCIÓN

- Líneas directrices
- Campos de acción prioritarios
- Recursos

ANEXOS

1. Resolución del Consejo de 21 de junio de 1991
2. Estadísticas de accidentes en la Comunidad

SEGURIDAD VIAL en la Comunidad

1. Introducción

1.1. El 21 de junio de 1991, el Consejo y los representantes de los Estados miembros, reunidos en el seno del Consejo, adoptaron una Resolución en la que, entre otras cosas,

- subrayaron la importancia de nuevas acciones para mejorar la seguridad vial,
- solicitaron a la Comisión que elaborara y pusiera en práctica un programa de medidas a nivel de la CE y que aproximara las actividades de los Estados miembros,
- instaron a la Comisión a que creara un Grupo de Alto Nivel que definiera los objetivos y procedimientos de realización de dicho programa.

Como respuesta a esta resolución (cuyo texto figura en el Anexo 1), el grupo de trabajo de alto nivel de los representantes de los gobiernos fue convocado por la Comisión, y el presente informe constituye la síntesis de los resultados de sus trabajos, gracias a los cuales se han podido establecer objetivos, líneas directrices y campos de acción prioritarios. Las propuestas de los miembros del grupo para desarrollar estos campos de acción han constituido un punto de referencia para la Comisión a la hora de elaborar el programa de seguridad vial que presenta al Consejo.

1.2. A pesar de iniciativas anteriores a nivel nacional y de la CE, entre otras el Año Europeo de la Seguridad Vial 1986, la situación de la seguridad vial en la Comunidad sigue siendo insatisfactoria, por no decir cosa peor. Como se observa en el Anexo 2, el número total de accidentes con heridas personales en la Comunidad ha permanecido relativamente estático en los años anteriores, con 1,2 millones, y el nivel de víctimas casi estable con un número intolerable de 50 000 muertes y más de 1,6 millones de heridos por año.

Por añadidura, el perjuicio económico para la Comunidad se ha estimado por parte de algunos expertos en alrededor de 70 000 millones de ecus por año, si se toma el valor medio dentro de una escala que va de 45 a 90 mil millones de ecus.

- 1.3. A pesar de estas pérdidas humanas y económicas pasmosas, se ha dedicado menos atención pública y menos esfuerzo coherente a la seguridad vial de lo que se hubiera tolerado durante una epidemia con efectos similares. Ello puede deberse en parte a que los accidentes de carretera están muy espaciados y en ellos se dan interacciones complejas entre los elementos humanos y técnicos que en ellos participan. Sin embargo, como expresó muy gráficamente un antiguo Ministro de Transportes: "sí en una semana se estrellaran tres aviones Jumbo con la pérdida de 1000 vidas, la industria de la aviación estaría toda conmocionada; sin embargo, en la Comunidad la vida continúa con 1000 muertes por semana a causa de los accidentes de carretera". Al darse cuenta de que no se puede permitir que continúe este estado de cosas, el Consejo ha declarado la necesidad urgente de establecer una política coherente y efectiva y un programa de medidas.
- 1.4. Los datos sobre víctimas y de otra índole que figuran en el Anexo 2 y los estudios mencionados más abajo demuestran que existen considerables diferencias entre Estados miembros en el nivel de seguridad vial y su incidencia en grupos especiales de usuarios de las carreteras, aunque sea difícil establecer comparaciones precisas y acordadas.
- 1.5. En informes anteriores de la Comisión, del Parlamento Europeo y de otras instituciones, así como en la Resolución del Consejo sobre el Año Europeo de la Seguridad Vial 1986⁽¹⁾, se señalaba a la atención el carácter variado de los esfuerzos necesarios para mejorar la Seguridad Vial y los diferentes niveles en los cuales habría que emprender actividades.

(1) Resolución del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas, reunidos en el seno del Consejo, de 19 de diciembre de 1984, sobre seguridad vial (84/C 341/01)

En su reciente y completo estudio el Grupo de Trabajo Gérondeau⁽¹⁾ se enfrentó a los complejos problemas que están en juego e identificó no menos de 80 actividades valiosas, sin tratar, en esa etapa, de clasificarlas por orden de prioridad. El informe concluía que, a pesar de sus distintas actividades en materia de seguridad vial, la Comunidad no había definido aún, ni mucho menos aplicado, una política coherente de seguridad vial. Dejando a un lado la discusión sobre determinados aspectos de la competencia de la Comunidad en el ámbito de la seguridad vial, habría lugar tanto para la adopción de nuevas directivas como para el desarrollo de nuevas actividades comunitarias en la esfera de la coordinación y de la sensibilización, en estrecha colaboración con los Estados miembros y otras organizaciones que se ocupan de seguridad vial. Atentos a estas necesidades, varios informes de expertos han abordado los problemas de organización como medio para conseguir los objetivos de la seguridad vial.

1.6. No obstante, la Comunidad interviene actualmente a distintos niveles en el campo de la seguridad vial, y pretende adoptar nuevas medidas en este sentido. Su actividad hasta la fecha incluye:

a) la adopción de una serie de medidas relativas a:

- la construcción de vehículos
- los neumáticos
- los permisos de conducción
- la inspección técnica de vehículos
- el uso del cinturón de seguridad
- las limitaciones de velocidad para los vehículos pesados, autobuses y autocares
- los parabrisas de seguridad.

b) la propuesta al Consejo de medidas relativas a:

- el nivel de alcohol en la sangre
- las limitaciones de velocidad para determinadas categorías de vehículos

(1) Informe del Grupo de Expertos de alto nivel para una Política Europea de Seguridad Vial. Febrero de 1991.

- c) el estudio de medidas relativas a:
 - el refuerzo de las normas técnicas relativas a los vehículos privados y vehículos pesados
 - la señalización y equipos viales

- d) investigación y otras actividades no legislativas
 - el programa DRIVE (véase el Anexo 3.4),
 - algunos aspectos de EURET⁽¹⁾,
 - el banco de datos CARE sobre estadísticas de seguridad vial.

1.8. Se han celebrado cuatro reuniones oficiales del Grupo de Alto Nivel de Representantes de los Gobiernos los días 20 de septiembre y 5 de noviembre de 1991 y el 17 de febrero y 10 de abril de 1992, y ha habido contactos extraoficiales entre ellos y la Comisión, así como en el seno del Grupo mismo. Además el Grupo toma debida nota de que la Comisión, partiendo de las orientaciones iniciales planteadas por el Grupo, ha consultado también a las asociaciones no gubernamentales que actúan en el ámbito de la seguridad vial, tales como la AIT/FIA⁽²⁾, PRI⁽³⁾, IRU⁽⁴⁾, ACEA⁽⁵⁾, IRF⁽⁶⁾, FEVR⁽⁷⁾, ECF⁽⁸⁾ e IFP⁽⁹⁾. Se mantiene en estrecho y continuo contacto con organismos gubernamentales internacionales tales como la OCDE/CEMT, ONU/ECE y OMS y sigue con gran atención la iniciativa del Parlamento Europeo relativa a un nuevo informe sobre seguridad vial.

-
- (1) Programa general de investigación de la Comisión para el transporte.
 - (2) AIT - Aliance Internationale du Tourisme (Alianza Internacional del Turismo).
FIA - Fédération Internationale Automobile (Federación Internacional del Automóvil)
 - (3) PRI - Prévention Routière Internationale (Prevención Internacional en Carretera).
 - (4) IRU - International Road Transporters Union (Unión Internacional de Transportistas en Carretera).
 - (5) ACEA - Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (Asociación de Constructores Europeos de Automóviles).
 - (6) International Road Federation (Federación internacional de usuarios de la carretera).
 - (7) - Fédération Européene des victimes de la route (Federación europea de víctimas de la carretera).
 - (8) - European Cyclists Federation (Federación europea de ciclistas).
 - (9) - International Federation of Pedestrians (Federación internacional de peatones).

2. OBJETIVOS GENERALES

2.1. Antes de que pueda establecerse un Programa de Seguridad Vial comunitario provechoso, hay que definir sus objetivos generales, atendiendo a:

a) la conveniencia de establecer objetivos o metas cuantitativos;

b) el nivel al que habrá que definir esos objetivos (comunitario, nacional etc.).

Este Informe se centra, naturalmente, en la dimensión comunitaria de la seguridad vial y al leerlo habrá que tener esto presente.

2.2. Por lo que respecta al objetivo general comunitario, sería al menos teóricamente concebible establecer una meta cuantitativa diferente de los objetivos nacionales de los Estados miembros. Por ejemplo, una reducción del 20-30% en el número de víctimas de la carretera, tal como el Informe Gérondeau sugería que se podría establecer como objetivo comunitario a largo plazo (10-15 años). Según el informe, este objetivo se podría alcanzar mediante ritmos de progreso diferentes para los distintos Estados miembros: por ejemplo, aquellos Estados miembros que tienen actualmente mayores problemas en cuanto a la seguridad vial harían esfuerzos especiales por conseguir reducciones por encima de la media. El establecer objetivos a medio plazo (5 años) para el conjunto de la Comunidad sería, por supuesto, más difícil.

2.3. El Grupo de Alto Nivel estudió la conveniencia de establecer metas cuantitativas. Hay varios Estados miembros que establecen ya en la actualidad metas de este tipo y han utilizado buenos argumentos en favor de ellas, tales como el valor político y práctico de dar indicaciones precisas para la planificación. En otros Estados miembros en que se reconoce las ventajas de establecer metas de este tipo, la experiencia ha sido menos satisfactoria.

En algunos casos, a pesar de la introducción de medidas específicas de seguridad, la seguridad vial, en conjunto, se ha deteriorado debido al efecto de otros factores más importantes, entre otros, especialmente, el aumento del tráfico por carretera. En algunos casos también ha habido campañas que han tenido un éxito inesperado y en las cuales las metas posibles se superaron con facilidad. Por estas razones el Grupo opinó que resultaría algo prematuro ahora que la Comunidad está empezando a participar más en la Seguridad Vial establecer metas cuantitativas para el conjunto de la Comunidad. No obstante, está previsto seguir de cerca el logro de las metas nacionales y sacar provecho de la experiencia para determinar en el futuro la política comunitaria de seguridad vial.

2.4. En estas circunstancias, resulta aún más importante establecer metas cualitativas como parte de una estrategia global coherente, que está destinada a fomentar la creación de un espacio y una cultura europeos más homogéneos en materia de seguridad vial. En este sentido, se pusieron de manifiesto varios principios e ideas básicos:

- a) tener presente la seguridad vial en los trabajos relativos al resto de los proyectos y políticas de transporte y de otros ámbitos, tanto a nivel comunitario como nacional;
- b) fomentar una manera de conducir sosegada;
- c) definir las normas necesarias para mejorar la seguridad;
- d) prestar mayor atención a los factores más importantes de la causa de accidentes y a las categorías de usuarios de las carreteras más vulnerables.

- 2.5. Por lo que se refiere al punto a), el Grupo estudió una sugerencia en favor de una directiva marco en la cual se dispondría que en las políticas de transportes y de otros ámbitos pertinentes de la acción comunitaria habría que tener en consideración las cuestiones de seguridad vial, más o menos en la línea de lo que se practica en la actualidad en lo relativo al impacto sobre el medio ambiente. Se observó que esta idea se estaba incorporando a los proyectos que ahora se están presentando para el segundo programa de investigación DRIVE. El Grupo considera que, incluso en ausencia de esta directiva marco, la atención a los aspectos de seguridad vial en la política común de transportes o en el resto de las políticas comunitarias deberá empezarse a practicar con carácter inmediato. Los puntos b), c) y d) se aceptaron por considerarse objetivos apropiados. El Grupo opinó que el concepto de "conducción sosegada" tenía una aplicación muy amplia, especialmente en la esfera de la información, la educación y la publicidad, y que tiene implicaciones sobre los tres elementos de que depende la seguridad vial, a saber, los usuarios, las infraestructuras y los vehículos. De manera especial, para la Comunidad tiene un interés directo conseguir una mayor seguridad de los vehículos en vista del papel predominante de la CE en lo que se refiere a establecer normas para los vehículos, y a la vez resulta cada vez más evidente que algunas categorías vulnerables de usuarios de las carreteras no se han beneficiado de la mejora de las normas de seguridad impuestas a otros usuarios.
- 2.6. Teniendo en cuenta la naturaleza heterogénea de las medidas legislativas y de otra índole nacionales o comunitarias destinadas a mejorar la seguridad vial, los miembros del Grupo de Alto Nivel elaboraron una lista de temas específicos en el ámbito de la seguridad vial e indicaron si las medidas correspondientes deberían competir al nivel nacional o comunitario.
- 2.7. El Grupo de Alto Nivel procedió a continuación a examinar los posibles criterios para clasificar por orden de prioridad las medidas propuestas por el informe Gerondeau, prestándose atención a las iniciativas de la Comisión que se hallan en curso:

- a) Relación coste/beneficio: este criterio compara dos valores, a saber, el valor de la reducción de víctimas de accidentes prevista y del daño material resultante de la introducción de la medida propuesta con el del coste directo del equipo y de la mano de obra necesaria, y toma en consideración otros efectos, por ejemplo, sobre el medio ambiente.

- b) Aceptación por parte del público: este criterio, estrechamente vinculado al que se expone en la letra c), trata de establecer en qué medida las restricciones a la libertad o los costes extra resultarían aceptables para las personas afectadas.

- c) Capacidad de asegurar su cumplimiento: es decir el volumen de policía y recursos similares que pueden dedicarse al sector de la seguridad vial de sus actividades y la función del sistema legal que debe establecer sanciones ampliamente aceptables para la sociedad por las infracciones cometidas.

- d) Las circunstancias políticas pueden constituir un criterio pertinente en la medida en que un accidente grave puede crear un clima favorable para el establecimiento de medidas legislativas o de otro tipo en materia de seguridad vial.

- e) Además, no han de descuidarse las medidas educativas y sociales a largo plazo, especialmente al evaluar las medidas que pueden influir en la esfera de la conducta.

2.8. Finalmente, al estudiar la función especial que debe desempeñar la Comunidad, el Grupo subrayó que hay que añadir dos elementos más a estos criterios generales:

- a) Focalización en aquellas medidas para las cuales las actividades CE proporcionarían "valor añadido" a la acción nacional y/o regional, y

b) Reconocimiento de la necesidad de actuar a nivel CE cuando los Estados miembros no puedan hacerlo debido a las disposiciones del Tratado, p.ej. en el ámbito de la construcción de vehículos.

2.9. A la luz de las consideraciones anteriores, el Grupo volvió a examinar las respuestas iniciales al cuestionario de la Comisión y revisó algunas de las clasificaciones que en ellas figuraban. También se estudiaron las medidas y las prioridades en relación con las tres áreas clásicas de la seguridad vial: usuarios, vehículos e infraestructura. Quedó patente que, si bien las medidas relativas a los vehículos habían sido durante mucho tiempo la preocupación principal de la actividad CE sobre seguridad vial, antes de la entrada en vigor del Acta Única Europea las consideraciones sobre seguridad habían tenido a menudo un papel secundario en el impulso por completar el mercado interior y suprimir los obstáculos técnicos para el comercio. En virtud del nuevo artículo 100a es obligatorio el más alto nivel de protección, y por ello los reglamentos sobre vehículos de la CE tienen más en cuenta la seguridad y establecen normas de seguridad más estrictas en la construcción de vehículos.

3. CONCLUSIONES – PROGRAMA DE MEDIDAS

3.1. Teniendo presentes las medidas e iniciativas de la Comisión que se hallan actualmente en curso, el Grupo de Alto Nivel considera que, para lograr una verdadera eficacia y un efecto importante en lo que respecta al número de víctimas y al coste económico de los accidentes, que hoy en día es intolerablemente alto, es preciso que la política comunitaria se centre sobre una serie de campos de acción absolutamente prioritarios.

Tras haber examinado las prioridades de los Estados miembros y las acciones en curso a nivel comunitario, el Grupo de Alto Nivel estableció las conclusiones siguientes:

3.1.1. Deberán reforzarse de manera importante las medidas comunitarias en materia de seguridad vial, tanto en el campo legislativo como en otros ámbitos.

3.1.2. Las medidas e iniciativas comunitarias no deberán evaluarse aplicando únicamente los criterios habituales, sino también el del "valor añadido" que aportan en relación con las actividades de los Estados miembros.

3.1.3. Entre las numerosas iniciativas comunitarias de utilidad que pueden considerarse a largo plazo, se deberá dar prioridad a los campos siguientes:

- a) medidas para moderar la velocidad,
- b) el problema del alcohol en relación con la conducción,
- c) educación de los usuarios de las carreteras, incluyendo la formación de los conductores y la educación sobre seguridad vial en la escuela,
- d) mejora de la seguridad del vehículo activa y pasiva,
- e) intercambio de conocimientos técnicos y de experiencias mediante, entre otras cosas, un banco de datos comunitario,

f) lucha contra aquella publicidad que afecte de manera negativa a la seguridad vial, especialmente en lo que respecta a la velocidad de los vehículos,

g) aspectos vinculados a las infraestructuras en relación con la seguridad vial.

3.2. A continuación, el Grupo pasó a estudiar las posibles medidas concretas y modalidades de intervención que la Comunidad podría emplear para desarrollar los campos prioritarios anteriormente mencionados.

Una serie de propuestas relativas a dichas medidas y modalidades de intervención son el objeto del programa comunitario que habrá de ser aplicado, y que la Comisión presentará ante el Consejo, basándose en el presente informe.

3.3. Durante los trabajos del Grupo, se ha examinado la cuestión de los recursos necesarios para la aplicación del programa, en especial en lo que se refiere a las tareas relativas a medidas no legislativas (intercambio de información y difusión de las investigaciones).

El Grupo examinó diversas propuestas relativas a posibles estructuras organizativas, algunas de las cuales, de origen externo al Grupo, preconizaban la creación de un organismo o de un consejo de la seguridad vial "independiente", de manera análoga a la Agencia Europea del Medio Ambiente o a las instituciones "federales" norteamericanas o canadienses competentes en materia de seguridad vial. Sin excluir de manera definitiva el posible examen de estas opciones en un futuro más lejano, el Grupo de Alto Nivel (que representa la opinión de los Estados miembros y de la Comisión) considera que la seguridad vial es, y debe continuar siendo, del dominio público, y constituir un elemento de la política gubernamental.

En el momento actual, la conclusión del Grupo de Alto Nivel es que resultaría prematuro crear un organismo independiente o incluso definir la estructura definitiva de un posible organismo encargado de los temas de seguridad vial.

- 3.4. Sin embargo, resulta esencial garantizar la continuidad en la aplicación del programa anteriormente mencionado. Por ello, se decidió que el Grupo de trabajo de Alto Nivel continuará con los trabajos que hasta ahora ha llevado a cabo con todo éxito, y pasará a definir el contenido y las prioridades del programa comunitario de seguridad vial, estableciendo, al tiempo, vínculos más estrechos entre los Estados miembros y la Comisión.

Por otra parte, se velará por que los organismos internacionales a que conciernen los temas de la seguridad vial se asocien a las labores de la Comunidad en la medida que resulte necesario.

- 3.5. En lo relativo a la conclusión alcanzada en el sentido de que el trabajo del Grupo deberá continuarse de manera permanente, el Grupo ha expresado su deseo de que, aparte de las consultas concretas entre la Comisión y los grupos de expertos estatales a la hora de preparar medidas legislativas concretas, le sea permitido también cooperar con la Comisión y ser consultado por ella en lo que se refiere a las actividades no legislativas, con respecto a las cuales la Comunidad deberá desempeñar un papel nuevo. Se trata, entre otras, de las labores siguientes:

- el intercambio de experiencias
- la celebración de campañas comunitarias de publicidad o sensibilización
- el apoyo a las actividades de los Estados miembros en el campo de la seguridad vial
- el empleo de los resultados de la base CARE de datos estadísticos sobre seguridad vial
- el estudio y seguimiento de la situación de la seguridad vial en los Estados miembros, y la elaboración de informes sobre este particular
- la realización de otras tareas adicionales o nuevas.

3.6. En lo que se refiere a las conclusiones alcanzadas sobre los recursos necesarios, el grupo subraya que el nivel actual de recursos, tanto humanos como financieros, que se dedican a la seguridad vial en el seno de la Comisión es insuficiente para la realización de un programa de estas características, y considera que deberán ser reforzados, con arreglo a los procedimientos administrativos habituales.

I

(Comunicaciones)

CONSEJO

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO Y DE LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS, REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO

de 21 de junio de 1991

relativa a un programa de acción comunitaria en materia de seguridad vial

(91/C 178/01)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS Y LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO,

Vista la Resolución del Parlamento Europeo, de 13 de marzo de 1984, sobre la adopción de un programa de medidas comunitarias con vistas a promover la seguridad vial⁽¹⁾, y la Resolución del Consejo y de los representantes de los Gobiernos de los Estados miembros de las Comunidades Europeas reunidos en el seno del Consejo, de 19 de diciembre de 1984⁽²⁾, relativa en particular al Año 1986 de la seguridad vial en la Comunidad,

Visto el informe del Parlamento Europeo de 1987 sobre el Año europeo de la seguridad vial,

Vista la comunicación de la Comisión al Consejo de 9 de enero de 1989 titulada «La seguridad vial: una prioridad comunitaria»,

Considerando que cabe esperar en el futuro un aumento de la circulación vial como consecuencia, en especial, de la realización del mercado interior en 1992;

Considerando que los sufrimientos humanos y el coste social causados por los accidentes de carretera, que causan cada año más de 50 000 muertos y más de 1 500 000 heridos, constituyen una situación inaceptable tanto desde el punto de vista moral y político como económico y social;

Considerando que, debido a las citadas circunstancias, es preciso dedicar especial esfuerzo a la mejora de la seguridad vial en todos los ámbitos que intervienen en la lucha contra los accidentes de circulación, incluidos la construcción y el equipamiento de los vehículos;

Considerando que es preciso actuar en el ámbito comunitario para reforzar las acciones nacionales, cuando la acción común prometa ser más eficaz que las medidas adoptadas de manera individual y no coordinada por los Estados miembros,

REAFIRMAN la importancia que reviste la mejora de la seguridad en los transportes, en particular, en los transportes por carretera,

SOLICITAN a la Comisión que elabore y ponga en práctica un programa comunitario de medidas concretas destinadas a realizar las nuevas iniciativas comunes y a aproximar las experiencias nacionales que se estén llevando a cabo en los distintos ámbitos de acción y de investigación relativas a la lucha contra los accidentes de carretera y las consecuencias para las víctimas de dichos accidentes;

INVITAN a la Comisión a que cree un grupo de trabajo de alto nivel compuesto por representantes de los Gobiernos de los Estados miembros que defina los objetivos y procedimientos de realización de dicho programa teniendo en cuenta las acciones y estudios ya realizados en el pasado y las iniciativas que se están llevando a cabo en este ámbito;

ESTIMAN que el grupo de trabajo de alto nivel deberá evaluar la relación coste/beneficios de las medidas que vayan a incluirse en el citado programa;

INVITAN a la Comisión a que presente al Consejo, antes del mes de diciembre de 1991, un informe acompañado en su caso de las primeras propuestas con vistas a la ejecución del mencionado programa a partir de 1992.

⁽¹⁾ DO nº C 104 de 16. 4. 1984, p. 38.

⁽²⁾ DO nº C 341 de 21. 12. 1984, p. 1.

Anexo 2

Accidentes de carretera en la Comunidad Europea

Número de víctimas mortales 1975 - 1991 (a)

<u>Países</u>	<u>1975</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>	<u>1988</u>	<u>1990</u>	<u>1991(b)</u>
B Bélgica	2346	2396	1801	1967	1978	1881
DK Dinamarca	827	690	772	713	634	604
D R.F. Alemania	14870	13041	8400	8213	7906	7465
						(c)
GR Grecia	1187	1372	1908	1692	1945	1955
E España	5833	6522	6374	8252	9032	8843
F Francia	14166	13499	11387	11497	11215	10325
IRL Irlanda	586	564	410	463	478	439
I Italia	10177	9135	7629	7425	7085	9095
L Luxemburgo	124	98	79	84	70	80
NL Países Bajos	2321	1997	1438	1366	1376	1289
P Portugal	3479	2941	2438	3294	3140	3564
UK Reino Unido	6679	6239	5342	5230	5402	4700
<hr/>						
CE Comunidad Europea	62595	58494	47978	50196	50261	50240
Otros CEMT(7)	17283	14778	15507	17813	17201	
CEMT (19)	79878	73272	63485	68009	67462	
USA Estados Unidos	44425	51091	43825	47093		
J Japón	14206	11752	12039	13447		

Fuente: CEMT

Notas: a) el número de víctimas mortales se indica sobre una base "de 30 días"

b) Cálculo a partir de datos provisionales de 1991.

c) D = 11 Länder.

FICHA FINANCIERA

APARTADO 1: REPERCUSIONES FINANCIERAS

1. TÍTULO DE LA ACCIÓN: Programa comunitario de seguridad vial
2. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS AFECTADAS: B2 -702.
Pueden resultar afectadas otras líneas (por ejemplo: investigación)
3. FUNDAMENTO JURÍDICO: ART. 75 del Tratado
4. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN
 - 4.1. Objetivos específicos de la acción:

El programa propuesto por la Comisión tiene por objeto fomentar y desarrollar la seguridad vial en la Comunidad mediante medidas legislativas y no legislativas.
 - 4.2. Duración: permanente
 - 4.3. Destinatarios de la acción:

Los Estados miembros y, a través de ellos, el conjunto de la población comunitaria.
5. CLASIFICACIÓN DEL GASTO O DE LOS INGRESOS
 - 5.1. GNO
 - 5.2. CD
 - 5.3. Tipos de ingresos previstos: ninguno
6. NATURALEZA DEL GASTO O DE LOS INGRESOS
 - 6.1. Subvención al 100%: no
 - 6.2. Subvención a efectos de cofinanciación con otras fuentes del sector público o privado: sí
 - 6.3. Bonificación de interés: no
 - 6.4. Otros: estudios.
 - 6.5. En caso de que la acción tenga unos resultados económicos satisfactorios, ¿se prevé un reembolso parcial o total de la aportación financiera comunitaria? No.
 - 6.6. ¿Implica la acción propuesta una modificación del nivel de los ingresos? Si es así, ¿de qué naturaleza es la modificación y qué tipo de ingresos se prevén? No.

7. REPERCUSIONES FINANCIERAS

7.1. Método de cálculo del coste global de la acción

Las acciones necesarias a nivel comunitario requerirán en la mayoría de los casos estudios que deben ajustarse a las normas habituales de la Comisión.

No puede evaluarse en la actualidad el coste de la acción debido al carácter global del programa presentado y a las orientaciones previstas del Consejo sobre las propuestas formuladas por la Comisión, que deberán traducirse en acciones concretas y calculables.

Los importes necesarios para este programa se inscribirán en el marco de las futuras perspectivas financieras para el período 1993-1997.

7.2. Desglose de la acción por elementos

DESGLOSE	PRESUPUESTO 93	APP 94	VARIACIÓN EN %
- Estudios			
- Recogida de datos	PM	PM	
- Otros			

7.3. Gastos administrativos directamente vinculados a esta acción

Ninguno

7.4. Calendario indicativo de los créditos de compromiso

PRESUPUESTO 1993	APP 1994	PROGRAMACIÓN INDICATIVA			
		1995	1996	1997	1998 y siguientes
Línea presupuestaria B2-702 (parte) 1,8 millones de ecus	1,8 millones de ecus	PM	PM	PM	PM

8. DISPOSICIONES ANTIFRAUDE PREVISTAS EN LA ACCIÓN PROPUESTA

Procedimiento normal

APARTADO 2: GASTOS ADMINISTRATIVOS (PARTE A DEL PRESUPUESTO)

Ninguno.

APARTADO 3: ELEMENTOS DE ANÁLISIS COSTE-EFICACIA

9. ELEMENTOS DE ANÁLISIS COSTE-EFICACIA

9.1. Objetivos

La seguridad del transporte por carretera es una medida de acompañamiento de la política común de transportes.

9.2. Justificación de la acción

El objetivo último es mejorar la seguridad vial, por lo que parece legítimo considerar los beneficios para la Comunidad en términos socioeconómicos. Los estudios más recientes sobre el coste socioeconómico de los accidentes de carretera (por ejemplo, COST 313) calculan el coste de una persona fallecida en 500 kecus, aproximadamente, y el coste de una persona herida en alrededor de 12,5 kecus por término medio.

Habida cuenta de que los accidentes de carretera causan cada año aproximadamente 55.000 muertos y más de 1.500.000 heridos leves o graves, el coste socioeconómico general puede calcularse en 45.000 millones de ecus anuales, aproximadamente.

Se desconocen los efectos multiplicadores.

9.3. Seguimiento y evaluación de la acción

9.3.1. Indicadores de rendimiento seleccionados:

Informes periódicos.

9.3.2. Modalidades y periodicidad de la evaluación previstas:

Medios de control habituales

9.4. Coherencia con la programación financiera

9.4.1. ¿Está prevista la acción en la programación financiera de la DG para los años de que se trata? Sí.

9.4.2. ¿A qué objetivo más general definido en la programación financiera de la DG corresponde el objetivo de la acción propuesta?
Política común de transportes, seguridad de los transportes.

9.4.3. Principales factores de incertidumbre que pueden afectar a los resultados específicos de la acción: Ninguno.

ISSN 0257-9545

COM(93) 246 final

DOCUMENTOS

ES

07

Nº de catálogo : CB-CO-93-308-ES-C

ISBN 92-77-56752-X
