



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 20.06.2003
COM(2003)363 final

2003/0130 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 77/541/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

La Comisión propone que se modifiquen tres Directivas, con objeto de imponer la instalación de cinturones de seguridad en todos los vehículos de motor diferentes de los turismos¹.

En la actualidad, la legislación comunitaria obliga a equiparse con cinturones de seguridad únicamente a los turismos².

Las siguientes Directivas hacen referencia a la instalación de cinturones de seguridad en vehículos:

- Directiva 77/541/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977³, cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/3/CE de la Comisión⁴, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor.
- Directiva 76/115/CEE del Consejo, de 18 de diciembre de 1975⁵, cuya última modificación la constituye la Directiva 96/38/CE de la Comisión⁶, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los anclajes de los cinturones de seguridad de los vehículos a motor.
- Directiva 74/408/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1974⁷, cuya última modificación la constituye la Directiva 96/37/CE de la Comisión⁸, relativa a los vehículos de motor en relación con los asientos, sus anclajes y reposacabezas.

Estas Directivas ya contienen todas las recomendaciones técnicas necesarias para permitir que los fabricantes cumplan las disposiciones de instalación pertinentes. Por el momento, dichas Directivas no son obligatorias en el caso de los vehículos diferentes de los turismos, y los Estados miembros pueden decidir libremente si desean aplicarlas mediante su legislación nacional.

Con vistas a la instalación obligatoria de cinturones de seguridad en todos los vehículos, la Comisión propone la modificación simultánea de las tres Directivas. Habida cuenta de que el objetivo final de la acción propuesta es mejorar la seguridad vial, deberá establecerse un vínculo firme entre ellas. Por consiguiente, deberán adoptarse al mismo tiempo y aplicarse en la misma fecha.

¹ Vehículos afectados: minibuses (categoría M₂), autobuses y autocares (categoría M₃), camiones ligeros (categoría N₁), camiones pesados y de peso intermedio (categorías N₂ y N₃).

² Categoría M₁.

³ DO L 220 de 29.8.1977, p. 95.

⁴ DO L 53 de 25.2.2000, p. 1.

⁵ DO L 24 de 30.1.1976, p. 6.

⁶ DO L 187 de 26.7.1996, p. 95.

⁷ DO L 221 de 12.8.1974, p. 1.

⁸ DO L 186 de 25.7.1996, p. 28.

2. BASE JURÍDICA

Las Directivas de modificación propuestas tienen como fundamento el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y se basan en el principio de armonización plena, cuyo fin es sustituir la legislación y los procedimientos nacionales, responsables de la creación de barreras a la libre circulación de mercancías, por un conjunto de normas comunitarias únicas y vinculantes y un único procedimiento de homologación.

En este caso particular, la instalación de cinturones de seguridad en vehículos diferentes de los turismos exige la utilización de la tecnología adecuada por parte de los fabricantes para proporcionar a los ocupantes el máximo grado de protección. La legislación comunitaria ya incluye disposiciones pertinentes en este sentido.

En beneficio del buen funcionamiento del mercado interior, estas Directivas habrán de ser obligatorias en el ámbito comunitario y deberán aplicarse en la misma fecha. Únicamente a través de esta acción concertada será posible contribuir a garantizar el funcionamiento adecuado del mercado interior.

3. ANTECEDENTES

La mejora de la seguridad vial es un asunto importante, que incumbe a todos los ciudadanos de la Unión Europea. El Parlamento Europeo, en un informe con fecha de 9 de diciembre de 2002, considera que la seguridad del transporte en Europa debería ser una prioridad absoluta y que deberían definirse medidas capaces de contribuir a reducir la mortalidad y el número de heridos de gravedad en la carretera⁹.

De hecho, la Comisión, en su Libro Blanco *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, recuerda:

«El tributo a la movilidad que pagan los europeos ha sido y sigue siendo demasiado alto. Desde 1970, más de 1 640 000 de nuestros conciudadanos han muerto en la carretera [...]. En el año 2000, los accidentes de carretera causaron la muerte a más de 40 000 personas y más de 1 700 000 heridos en la Unión Europea [...]. Una de cada tres personas resultará herida durante su vida en un accidente¹⁰».

Entre las medidas previstas por la Comisión, se incluye la extensión del uso de cinturones de seguridad, cuando los asientos del vehículo disponen de ellos. Hasta ahora, la Directiva 91/671/CEE del Consejo¹¹ imponía el uso obligatorio de un sistema de retención en los vehículos ligeros, siempre que dispongan de tal sistema. Esto afecta a los asientos delanteros y traseros de los vehículos pertenecientes a la categoría M₁, a los asientos delanteros de los vehículos pertenecientes a la categoría N₁ y a determinados vehículos pertenecientes a la categoría M₂, pero, en ningún caso, a los vehículos pesados.

El Parlamento Europeo y el Consejo han iniciado el proceso de adopción de una modificación de la Directiva 91/671/CEE, en virtud de la cual se impondría el uso

⁹ Informe final A5-0444/2002 de 9.12.2002, p. 14.

¹⁰ La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad, COM(2001)370, p. 73; http://europa.eu.int/comm/energy_transport.

¹¹ DO L 376 de 31.12.1991, p. 26.

obligatorio del cinturón de seguridad en todos los vehículos, siempre que estén equipados.

Con objeto de aportar a estas medidas mucha más eficacia en materia de protección de los ocupantes, es necesario intervenir para exigir a los fabricantes que equipen con cinturones de seguridad los asientos de todos los vehículos de motor y, en particular, de los autocares.

Cada año muere una media de ciento cincuenta pasajeros que viajan en autocares y minibuses, y más de treinta mil personas resultan heridas¹² en accidentes de carretera en toda la Unión Europea. La gran mayoría de estas víctimas son consecuencia de las violentas sacudidas que sufren los pasajeros en el interior del vehículo o, de manera incluso más grave, al salir despedidos del vehículo a través de las ventanas rotas. Cabe destacar que la mayoría de los autocares que se ven implicados en un accidente acaban volcando sobre el costado.

Numerosos estudios han demostrado a lo largo del tiempo que el uso del cinturón de seguridad puede contribuir a disminuir de manera significativa el número de muertos. En Suecia, por ejemplo, donde el 95 % de los ocupantes de turismos utiliza el cinturón de seguridad, la mitad de los fallecidos en accidente no lo llevaba puesto en el momento en que éste tuvo lugar¹³. En el caso de los autocares, muchos de los pasajeros heridos de muerte habrían sobrevivido al accidente si hubieran tenido a su disposición un cinturón y lo hubieran llevado puesto.

Los últimos avances en materia de seguridad en turismos han puesto de manifiesto el bajo nivel de seguridad que existe en otras categorías de vehículos. En particular, la mayoría de los minibuses y autocares bien carece de sistemas de retención o bien dispone de simples cinturones subabdominales que ofrecen protección limitada. Los accidentes trágicos han provocado en todo el mundo el aumento de la demanda de mejoras en materia de protección de los ocupantes de este tipo de vehículos.

Se han realizado varios estudios sobre la protección de los ocupantes de autocares y minibuses y en ellos se han descrito las ventajas que ofrece el uso del cinturón de seguridad. Sin embargo, se dispone de muy pocos estudios relativos a los vehículos industriales. En general, en la cabina sólo está el conductor, en contraste con los sesenta pasajeros que viajan en un autocar. Cabe esperar que la instalación obligatoria de cinturones de seguridad contribuya a proteger a los conductores en caso de accidente.

Desde 1998, la Directiva 70/156/CEE es obligatoria para todos los turismos nuevos. En consecuencia, todos ellos tienen que cumplir una lista completa de requisitos obligatorios, que incluyen la instalación de cinturones de seguridad o de sistemas de retención, para obtener la homologación CE.

Pese a que la Comisión ya está adoptando las medidas necesarias para extender la homologación comunitaria a las categorías de vehículos diferentes de la M₁, antes de 2007 no será posible aplicarla con carácter obligatorio a los vehículos industriales, incluidos los autobuses y autocares. Por consiguiente, el único modo de imponer la

¹² ECBOS, *Enhanced Coach and Bus Occupant Safety* - <http://www.dsd.at/data/home.htm>.

¹³ La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad, COM(2001)370, p. 73.

instalación de cinturones de seguridad o sistemas de retención antes de esa fecha, sería haciendo cumplir las diferentes Directivas que abordan la cuestión.

4. ASPECTOS TÉCNICOS

Los nuevos turismos tienen que cumplir las Directivas 77/541/CEE, 76/115/CEE y 74/408/CEE del Consejo, que se incluyen entre las cincuenta y seis Directivas independientes que se enumeran en el anexo IV de la Directiva 70/156/CEE.

En lo que se refiere a los vehículos diferentes de los turismos, la situación es muy distinta. En la medida en que todavía no se ha establecido ningún procedimiento comunitario de homologación de este tipo de vehículos en su totalidad, los Estados miembros pueden decidir si aplican o no las Directivas 77/541/CEE, 76/115/CEE y 74/408/CEE a escala nacional.

Como se ha indicado anteriormente, la instalación obligatoria de cinturones de seguridad en lo relativo a estas categorías de vehículos sólo podrá establecerse mediante la modificación de las tres Directivas mencionadas.

Por razones técnicas, los anclajes de los cinturones de seguridad destinados a los vehículos pesados, incluidos los autobuses y autocares, no pueden fijarse a la estructura de la carrocería del vehículo, como suele ocurrir con los turismos, por lo que se fijan a los asientos. Por este motivo, es necesario cumplir las tres Directivas combinadas, ya que tanto los cinturones de seguridad como los sistemas de retención deberán estar bien sujetos mediante anclajes reforzados y normalizados, instalados en el vehículo de manera que permitan llevar puestos los cinturones correctamente. Además, la fuerza que ejerce el cuerpo humano en el cinturón en caso de choque se transmite a los anclajes del asiento, por lo que deberá verificarse su resistencia con cargas combinadas.

En este sentido, la mayoría de los Estados miembros ya ha impuesto la instalación obligatoria de cinturones de seguridad en minibuses y autocares¹⁴, como se muestra en el cuadro adjunto.

Para cumplir la Directiva 77/541/CEE, habría que instalar cinturones de seguridad de dos puntos como mínimo y sistemas de absorción de energía en todos los asientos de los autocares de más de cinco toneladas, cinturones de tres puntos en todos los asientos de los minibuses de hasta 3,5 toneladas, así como cinturones de dos o tres puntos y sistemas de absorción de energía en todos los autocares de entre 3,5 y 5 toneladas. Además, los asientos en los que se considera que el riesgo para el pasajero es mayor (por ejemplo, un asiento con una mesa fija delante) deberán estar equipados con cinturones de tres puntos.

En este sentido, los camiones ligeros de hasta 3,5 toneladas son muy similares a los turismos. Así pues, la primera fila de asientos deberá estar equipada con cinturones de tres puntos con mecanismos de retracción, excepto el asiento central, que podrá estar equipado con cinturones subabdominales cuando no exista riesgo de que la cabeza del pasajero situado en el centro entre en contacto con el parabrisas. Otros asientos pueden estar equipados con cinturones de dos puntos.

¹⁴ Categorías M₂ y M₃.

Los camiones pesados y los de peso intermedio pueden estar equipados con cinturones de dos o tres puntos.

Deberá establecerse la diferencia entre autocares y autobuses urbanos (incluidos los autobuses interurbanos, que suelen utilizar la misma configuración de asientos que los autobuses urbanos). En general, los autobuses urbanos modernos, es decir, los de piso bajo, están diseñados para que los pasajeros viajen de pie y disponen de un número limitado de asientos, que pueden ser bien plegables, que no requieren cinturón de seguridad, o bien orientados hacia atrás o, incluso, orientados hacia los lados. En el caso de estos vehículos, conviene no imponer la instalación de cinturones de seguridad, sino dejar que los Estados miembros decidan cuál será su propia política, siempre y cuando, si deciden instalar cinturones de seguridad, éstos cumplan los requisitos técnicos establecidos en la legislación comunitaria.

Por el momento no existe ninguna obligación de instalar cinturones de seguridad en los asientos orientados hacia los lados, por lo que la Comisión quiere aprovechar esta oportunidad para evaluar la posibilidad de introducirla. Cuando se celebraron los debates en torno a la Directiva 2001/85/CE¹⁵, relativa a la seguridad en autobuses y autocares, la Comisión puso en marcha un estudio para determinar qué tipo de cinturones de seguridad protegerían mejor a los pasajeros. Los resultados obtenidos por la consultora llevaron a la conclusión de que es preferible prohibir los asientos orientados hacia los lados en este tipo de vehículos, excepto en los autobuses urbanos¹⁶.

Por último, recientemente, a través de la Directiva 2001/85/CE, se han adoptado disposiciones que permiten mejorar el acceso de las personas con movilidad reducida a los autobuses y autocares. A fin de proteger a estas personas, deberán instalarse algunos dispositivos especiales que no cumplen las disposiciones vigentes de la Directiva 77/541/CEE. Por consiguiente, conviene que los Estados miembros puedan seguir autorizando tales dispositivos en el ámbito nacional, como han venido haciendo hasta ahora.

5. SUBSIDIARIEDAD

Se han tenido en cuenta los principios de «subsidiariedad» y «proporcionalidad» consagrados en el artículo 5 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea. Habida cuenta de la dimensión y los efectos de la acción contemplada, los Estados miembros no podrán alcanzar de manera suficiente el objetivo de la presente Directiva, a saber, la mejora de la seguridad vial y la eliminación de obstáculos al comercio en el interior de la Comunidad, y, por consiguiente, podrá lograrse mejor en el ámbito comunitario. Asimismo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar el objetivo.

¹⁵ Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2001 (DO L 42 de 13.2.2002, p. 1).

¹⁶ *Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches* - Resultados de un estudio de investigación realizado por Cranfield Impact Centre (julio de 2001) - <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/index.htm>.

6. IMPLICACIÓN DE LAS PARTES INTERESADAS

6.1. Posición de los Estados miembros

Se ha informado a los Estados miembros del contenido de estas propuestas a través del grupo consultivo de la Comisión: el Grupo de Trabajo de vehículos de motor (MVWG), compuesto por representantes de los Estados miembros, del sector y de organizaciones no gubernamentales. La mayoría de los Estados miembros respalda las propuestas.

La Comisión, al prepararlas, tuvo en cuenta el trabajo de investigación llevado a cabo por la consultora en relación con la disposición longitudinal de los asientos en autobuses y autocares, en el que se concluye que *«la disposición longitudinal de los asientos no debería estar permitida en los tipos de vehículos en los que no está permitido que los pasajeros viajen de pie y debería estar permitida en los tipos de vehículos en los que está permitido que los pasajeros viajen de pie, a condición de que se cumplan determinadas características de diseño y en función de la naturaleza de las operaciones del vehículo, es decir, si se trata de un servicio local, de un autobús urbano, etc.¹⁷»*.

Los Estados miembros no se opusieron a estas conclusiones.

6.2. Posición de las organizaciones no gubernamentales

Los representantes de las organizaciones no gubernamentales no han manifestado ninguna opinión en contra. Sin embargo, la IRU (Unión Internacional de Transportes por Carretera) lamenta la prohibición de asientos orientados hacia los lados en los autocares, ya que ello implicaría la desaparición de «rincones acogedores» en los autocares de lujo.

6.3. Posición del sector

En la medida en que las disposiciones técnicas relativas a la instalación de cinturones de seguridad en todas las categorías de vehículos se incluyen en las Directivas 77/541/CEE, 76/115/CEE y 74/408/CEE, desde el 1 de enero de 1997 forman parte de la legislación nacional de los Estados miembros. Así pues, todos los fabricantes han desarrollado soluciones técnicas adecuadas para cumplir dichas Directivas.

La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles no ha planteado ninguna objeción a las propuestas de la Comisión. No obstante, pide que se conceda un período de tiempo razonable para permitir que se tengan en cuenta los cambios técnicos a través de la validación adecuada y que se integren en los planes de producción. Asimismo, solicita que sea posible incumplir algunas disposiciones de las Directivas mencionadas cuando se trate de producir series cortas.

7. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

La propuesta consta de dos artículos principales.

¹⁷ Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches, resumen, página 4.

7.1. Artículo 1: Modificación de la Directiva 77/541/CEE

El objetivo del artículo 1 es definir los vehículos de las categorías M₂ y M₃ teniendo en cuenta la Directiva 2001/85/CE, relativa a autobuses y autocares. Este enfoque proporciona los medios adecuados para establecer la diferencia entre autobuses urbanos, autobuses interurbanos y autocares de turismo.

Se introduce un nuevo artículo en la Directiva 77/541/CEE para permitir que los Estados miembros tengan capacidad para homologar cinturones de seguridad y sistemas de retención que no pueden cumplir los requisitos de la Directiva 77/541/CEE debido a su particular naturaleza. Un ejemplo sería «un sistema de retención destinado a necesidades particulares» para personas discapacitadas.

7.2. Artículo 2: Aplicación

Las medidas propuestas se aplicarán a los nuevos vehículos comercializados. Se propone que primero se apliquen a los nuevos tipos de vehículos y, a continuación, a los tipos que ya existían, en consonancia con el método de homologación aceptado, de la manera siguiente:

- 1 de julio de 2004: fecha a partir de la cual los nuevos tipos de vehículos que pertenecen a las categorías en cuestión tienen que cumplir los requisitos de las tres Directivas;
- 1 de enero de 2006: fecha a partir de la cual todos los vehículos nuevos pertenecientes a tipos que ya existen tienen que cumplir las tres Directivas.

8. ASPECTOS ECONÓMICOS: ANÁLISIS DE COSTES Y BENEFICIOS

8.1. Generalidades

No resulta fácil calcular con precisión las repercusiones en el coste económico que tendrán, para la fabricación de vehículos, las medidas establecidas en las modificaciones propuestas de las Directivas 77/541/CEE, 76/115/CEE y 74/408/CEE. Han de tenerse en cuenta varios factores diversos cuya influencia es difícil de analizar.

En primer lugar, cabe destacar que, desde 1999, muchos vehículos recientes diferentes de los turismos han sido equipados con cinturones de seguridad de manera voluntaria, lo que ha dado lugar a una disminución de la contribución necesaria por parte del sector. No obstante, en el marco de la presente evaluación, se ha considerado que los camiones y los tractores para semirremolques están equipados con cinturones de seguridad, mientras que los autocares sólo están equipados en los casos en los que lo requiere la legislación nacional.

Las principales ventajas de la puesta en marcha de las medidas contempladas resultarán de su aplicación en los autocares diseñados para transportar hasta un total de sesenta pasajeros sentados, dependiendo de las dimensiones del vehículo¹⁸.

¹⁸ Desde cincuenta pasajeros en un autocar de 12 m hasta setenta en uno de 13,60 m.

La información disponible procedente de estudios de «accidentología» pone de manifiesto que el número de muertes en accidente de autocar es mayor en los dos tipos de accidentes siguientes:

- cuando el vehículo se ve implicado en un choque frontal;
- cuando el vehículo se vuelca sobre el costado debido a la pérdida de control de la dirección.

Es importante que los pasajeros estén bien protegidos en ambos casos. Por consiguiente, la instalación de cinturones de seguridad implica no sólo el refuerzo adecuado de los asientos y sus fijaciones, sino también de la superestructura íntegra del vehículo, de manera que resista el incremento de la fuerza de la energía cinética durante el vuelco debido a la utilización de los cinturones por parte de los pasajeros. En este caso, el incremento de la energía cinética es de cerca del 50 %.

En muchos casos será necesario diseñar de nuevo el vehículo en su totalidad, a fin de distribuir mejor la energía en el interior de la superestructura y evitar así una situación en la que, como consecuencia de la deformación, los pasajeros carezcan de suficiente espacio de supervivencia.

Respecto a los beneficios previstos, los datos procedentes de diversos estudios de «accidentología» permiten evaluar la influencia de las medidas en el número de muertes en el supuesto de que los pasajeros salgan despedidos. Sin embargo, es difícil prever si disminuirá de manera significativa la gravedad de las heridas sufridas por los pasajeros que llevan puesto el cinturón en el supuesto de que éstos se golpeen contra las estructuras internas. Además, cabe recordar que el hecho de que la instalación de cinturones de seguridad sea obligatoria no garantiza que todos los pasajeros utilicen el cinturón permanentemente.

Partiendo de estas premisas, definitivamente los análisis de costes y beneficios sólo podrán considerarse estimaciones con valor indicativo.

8.2. Situación de la matriculación de vehículos industriales en la Unión Europea respecto al año 2000¹⁹

La industria europea es un proveedor importante de vehículos industriales. Como consecuencia de la continuidad de la situación económica favorable en el interior de la UE, la demanda de este tipo de vehículos es muy alta y no existe ningún indicio de estancamiento. La mayoría de los vehículos matriculados están fabricados en la UE.

La demanda de vehículos industriales se mide adecuadamente a través de las cifras de matriculación de los Estados miembros.

Con respecto al año 2000, se han matriculado 2 515 003 nuevos vehículos de motor industriales²⁰, que se desglosan de la siguiente manera:

¹⁹ Se ha elegido el año 2000 como año de referencia para la presente evaluación debido a que es el último año en relación con el cual existe un desglose estadístico útil.

²⁰ Fuente: Matriculación de vehículos industriales nuevos; comunicado de prensa publicado por la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) el 27 de febrero de 2002.

- 263 151 vehículos de motor industriales pesados (más de 16 toneladas) nuevos;
- 391 756 vehículos de motor industriales de peso intermedio (entre 3,5 y 16 toneladas) nuevos;
- 1 860 096 vehículos de motor industriales ligeros (hasta 3,5 toneladas) nuevos.

La fabricación y la matriculación de autocares y autobuses alcanza, respectivamente, un total de:

- 36 593 vehículos nuevos;
- 28 407 vehículos nuevos.

En lo que concierne a los países en los que la legislación nacional no obliga a instalar cinturones de seguridad, suponiendo que en 2004 la demanda de este tipo de vehículos se mantenga en los niveles del año 2000, se calcula que habría que equipar con cinturones de seguridad casi 3 500 autocares nuevos.

Si se analiza la situación del parque móvil en Alemania durante el período 1989-2001, se calcula que se pondrán en servicio unos 15 000 autocares nuevos para sustituir los autocares fuera de uso que se matricularon cuando la instalación de cinturones de seguridad no era obligatoria²¹.

8.3. Coste de la instalación de cinturones de seguridad en autocares

Como se ha indicado en la introducción, instalar cinturones de seguridad en un autocar moderno, con piso superior, con capacidad para sesenta pasajeros exigiría el fortalecimiento tanto del suelo como de la superestructura. Estos refuerzos serían necesarios para garantizar la solidez de los anclajes de los asientos de manera que soporten las fuerzas que se desencadenen durante el choque.

En los casos en los que sea necesario realizar adaptaciones estructurales, cabe esperar un aumento significativo del precio, que se calcula en unos 35 000 euros por vehículo²²; sin embargo, en los casos en los que no sea necesario realizar adaptaciones estructurales, el aumento del precio se calcula en unos 1 800 euros por vehículo²³.

Suponiendo que hubiera que equipar con cinturones de seguridad 3 500 vehículos nuevos y tomando como base una vida económica de diez años, se calcula que el coste total sería de unos 3,6 millones de euros al año.

Esto habría que compararlo con los 15,4 millones de euros anuales correspondientes a los 15 000 autocares nuevos por los que se sustituyen los autocares fuera de uso, que se verán afectados por la instalación de cinturones de seguridad que impone la legislación nacional vigente.

²¹ Esta cifra se refiere a los Estados miembros en los que la legislación nacional obliga a instalar cinturones de seguridad.

²² Cifras facilitadas por el Ministerio belga de Comunicaciones e Infraestructura.

²³ Cifras facilitadas por Irisbus Italia.

8.4. Coste de la instalación de cinturones de seguridad en otras categorías de vehículos

En lo que se refiere a las demás categorías de vehículos, sería necesaria una media de tres cinturones de seguridad por vehículo. El coste de un cinturón de seguridad de tres puntos con retractor es de aproximadamente 70 euros, mientras que el de un cinturón de dos puntos sin retractor es de 45 euros. Esto supondría un coste extraordinario de hasta 185 euros por vehículo.

8.5. Beneficios

En lo que se refiere a autocares, suponiendo que el 80 % de los pasajeros utilice realmente el cinturón de seguridad, cabe pensar que ciento veinte pasajeros podrían, presumiblemente, salvar la vida en accidentes de carretera.

Teniendo en cuenta que el beneficio económico para la sociedad que resulta de salvar una vida se calcula en un millón de euros²⁴, si todos los autocares estuvieran equipados con cinturones de seguridad, el beneficio potencial para la sociedad sería de 120 millones de euros anuales.

Todavía queda por investigar cuántas personas heridas de gravedad habrían estado mejor protegidas si hubieran llevado puesto el cinturón de seguridad. Hasta el momento, no ha sido posible encontrar estudios realistas sobre la cuestión. Sin embargo, cabe pensar que, como consecuencia de la aplicación de las medidas propuestas, disminuirá de manera significativa tanto la incidencia de las heridas de los ocupantes como su gravedad, así como el sufrimiento social.

9. CONCLUSIÓN

Lograr que los ocupantes de un vehículo que vuelca permanezcan en el interior del vehículo puede resultar clave para que sobrevivan. En general, la mayoría de los pasajeros que salen despedidos mueren como resultado de las heridas sufridas, mientras que los que logran permanecer en el interior del vehículo generalmente sobreviven.

Asimismo, cada vez son más los camiones, pesados y ligeros, que se ven involucrados en accidentes de carretera, y muchos de sus ocupantes mueren por no llevar cinturón de seguridad debido a la ausencia de sistemas de retención en sus vehículos.

Pese a que el precio que debe pagar la sociedad pueda parecer bastante alto, habría que compararlo con los beneficios en materia de disminución de heridos y muertos.

²⁴

Fuente: Dirección General de Energía y Transportes: Prioridades de la seguridad vial de la UE; informe de situación y clasificación de las acciones, COM(2000) 125 final.

Apéndice

Instalación de cinturones de seguridad en autobuses y autocares; panorama actual de la situación en la Unión Europea ²⁵

Categoría de vehículo		Estados miembros														
		AUT	BEL	DAN	GER	GRE	ESP	FIN	FRA	IRL	IT	LUX	NED	POR	SWE	UK
M ₂ ⁽¹⁾ Clase B		X (1.10.01) (1.10.99)	X (Principios de 2003)	X (1.10.01) (1.10.99)	X (1.10.01) (1.10.99)	X(2) (.../.../80)	X (...)	X (1.10.01) (1.10.99)	X (1.10.01) (1.10.99)	X (1.1.92) –	X (1.10.01) (1.10.00)	–	X (1.10.01) (1.10.99)	X (1.10.01) (1.10.99)	X (1.1.04)	X (1.10.01)
M ₃	Clase A	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Clase B	X (1.10.1999)	X (Principios de 2003)	X (1.10.1999)	X (1.10.1999)	–	–	X (1.10.99)	X (1.10.99)	–	X (1.10.00)	–	X(3) (1.10.99)	X (1.10.99)	X (1.1.04)	X (1.10.01)
	Clase I	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Clase II	–	–	X (1.10.1999)	–	–	–	X (1.10.99)	X(5) (1.10.99)	–	X(4) (1.10.00)	–	X(3) (1.10.99)	X (1.10.99)	X (1.1.04)	–
	Clase III	X (1.10.1999)	X (Principios de 2003)	X (1.10.1999)	X (1.10.1999)	–	–	X (1.10.99)	X (1.10.99)	–	X (1.10.00)	–	X (1.10.99)	X (1.10.99)	X (1.1.04)	X (1.10.01)
–: Facultativo. X: Obligatorio (fecha de cumplimiento). (1) Las fechas dependen del volumen máximo del vehículo (primera fecha < 3,5 t; segunda fecha > 3,5 t). (2) Desde 1980 para los autobuses escolares destinados a niños de hasta doce años. (3) X excepto los autobuses que puede considerarse que disponen de una zona especial para los pasajeros que viajan de pie. (4) X si el vehículo está clasificado como interurbano con arreglo a la legislación italiana. (5) X excepto los autobuses que se consideran urbanos y cuyo uso se limita a las zonas urbanas.																

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 77/541/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión²⁶,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²⁸,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado²⁹,

Considerando lo siguiente:

- (1) La investigación realizada ha puesto de manifiesto que el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención puede contribuir a disminuir de manera significativa el número de muertes y la gravedad de las heridas en caso de accidente, incluso cuando se produce el vuelco del vehículo. Su instalación en todas las categorías de vehículos constituiría, sin duda, un paso importante hacia el aumento de la seguridad vial y el consiguiente ahorro de vidas.
- (2) El equipamiento de todos los vehículos con cinturones de seguridad puede suponer un beneficio considerable para la sociedad.
- (3) El Parlamento Europeo, en su Resolución de 18 de febrero de 1986 sobre medidas comunes para disminuir los accidentes de carretera, que formaba parte del programa comunitario en materia de seguridad vial³⁰, hizo hincapié en la necesidad de establecer la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los pasajeros, incluidos los niños, excepto en los vehículos destinados al servicio público. Por consiguiente, en lo relativo a la instalación obligatoria de cinturones de seguridad y sistemas de retención, hay que distinguir entre los autobuses destinados al servicio público y los demás vehículos.

²⁶ DO C [.....] de [.....], p. [.....].

²⁷ DO C [.....] de [.....], p. [.....].

²⁸ DO C [.....] de [.....], p. [.....].

²⁹ DO

³⁰ DO C 68 de 24.3.1986, p. 35.

- (4) Con arreglo a la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques³¹, cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/116/CE de la Comisión³², el sistema de homologación comunitario sólo se implantó para todos los vehículos nuevos de la categoría M₁ a partir del 1 de enero de 1998. Por consiguiente, únicamente estos vehículos deben equiparse con cinturones de seguridad y/o sistemas de retención que cumplan lo dispuesto en la Directiva 77/541/CEE, de 28 de junio de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor³³, cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/3/CE de la Comisión³⁴.
- (5) Hasta que el sistema de homologación comunitario se extienda a todas las categorías de vehículos, en beneficio de la seguridad vial conviene instalar en los vehículos pertenecientes a las categorías diferentes de la M₁ cinturones de seguridad y/o sistemas de retención.
- (6) En la Directiva 77/541/CEE ya se incluyen todas las disposiciones técnicas y administrativas que permiten la homologación de vehículos de categorías diferentes de la M₁. Por consiguiente, no es necesario que los Estados miembros introduzcan nuevas disposiciones.
- (7) Desde la entrada en vigor de la Directiva 96/36/CE de la Comisión, de 17 de junio de 1996, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 77/541/CE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor³⁵, varios Estados miembros ya han establecido la obligatoriedad de cumplir lo dispuesto en la misma en relación con determinadas categorías de vehículos diferentes de la M₁. En consecuencia, los fabricantes y sus proveedores han desarrollado la tecnología adecuada.
- (8) En virtud de la Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2001, relativa a las disposiciones especiales aplicables a los vehículos utilizados para el transporte de viajeros con más de ocho plazas además del asiento del conductor, y por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 97/27/CE³⁶, se ofrece la posibilidad a las personas discapacitadas o con movilidad reducida de acceder con mayor facilidad a los vehículos utilizados para el transporte de viajeros con más de ocho plazas. Conviene autorizar a los Estados miembros a permitir la instalación de cinturones de seguridad y/o sistemas de retención que no cumplen los requisitos técnicos de la Directiva 77/541/CEE, pero que han sido diseñados específicamente para proteger a las personas mencionadas en este tipo de vehículos.
- (9) Debe modificarse la Directiva 77/541/CEE en consecuencia.

³¹ DO L 42 de 23.2.1970, p. 1.

³² DO L 18 de 21.1.2002, p. 1.

³³ DO L 220 de 29.8.1977, p. 95.

³⁴ DO L 53 de 25.2.2000, p. 1.

³⁵ DO L 178 de 17.7.1996, p. 15.

³⁶ DO L 42 de 13.2.2002, p. 1.

- (10) Habida cuenta de que los Estados miembros no pueden alcanzar de manera suficiente el objetivo de la acción propuesta, a saber, mejorar la seguridad vial mediante la introducción de la instalación obligatoria de cinturones de seguridad en determinadas categorías de vehículos, y en vista de que, debido a la dimensión de la acción, dicho objetivo puede lograrse mejor a escala comunitaria, la Comunidad puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad establecido en ese mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para tal fin.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1
Modificación de la Directiva 77/541/CEE

La Directiva 77/541/CEE queda modificada como sigue:

1. Se inserta el siguiente artículo 2 *bis*:

«Artículo 2 bis

1. En el marco de la legislación nacional, los Estados miembros podrán permitir la instalación de cinturones de seguridad o sistemas de retención diferentes de los incluidos en la presente Directiva a condición de que estén destinados a ser utilizados por personas discapacitadas.
 2. Asimismo, los Estados miembros podrán permitir que los sistemas de retención diseñados para cumplir lo dispuesto en el anexo VII de la Directiva 2001/85/CE constituyan una excepción a lo dispuesto en la presente Directiva.
 3. Los cinturones de seguridad y los sistemas de retención a los que se hace referencia en los apartados 1 y 2 estarán diseñados y fabricados de manera que proporcionen, como mínimo, el mismo nivel de seguridad que los cinturones de seguridad y los sistemas de retención que entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.»
2. En el artículo 9 se añade el siguiente apartado:
- «Los vehículos de las categorías M₂ y M₃ se subdividen en las clases definidas en el punto 2 del anexo I de la Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*.

* DO L 42 de 13.2.2002, p. 1.»

3. El anexo I se modifica de la manera siguiente:
- a) Se elimina la nota a pie de página correspondiente al punto 3.1.
 - b) Se sustituye el punto 3.1.1 por el siguiente punto:

- «3.1.1. A excepción de los asientos plegables definidos en el punto 1.9 del anexo I de la Directiva 76/115/CEE y de los asientos destinados a ser utilizados únicamente cuando el vehículo esté parado, los asientos de los vehículos pertenecientes a las categorías M₁, M₂ y M₃ de clase III o B y a la categoría N estarán equipados con cinturones de seguridad o sistemas de retención de conformidad con los requisitos de la presente Directiva.

Los vehículos de clase I, II o A pertenecientes a las categorías M₂ o M₃ podrán estar equipados con cinturones de seguridad o sistemas de retención a condición de que cumplan los requisitos de la presente Directiva.»

Artículo 2 **Aplicación**

1. A partir del [1 de enero de 2004], en lo que se refiere a la instalación de cinturones de seguridad o de sistemas de retención que cumplan los requisitos establecidos en la Directiva 77/541/CEE, cuya última modificación la constituye la presente Directiva, los Estados miembros:
 - a) no denegarán la homologación CE ni la homologación nacional a un tipo de vehículo;
 - b) ni prohibirán la matriculación, la venta ni la puesta en servicio de vehículos nuevos.
2. A partir del [1 de julio de 2004], en lo que se refiere a la instalación de cinturones de seguridad o de sistemas de retención que no cumplan los requisitos establecidos en la Directiva 77/541/CEE, cuya última modificación la constituye la presente Directiva, los Estados miembros, en relación con un nuevo tipo de vehículo:
 - a) dejarán de conceder la homologación CE;
 - b) denegarán la homologación nacional.
3. A partir del [1 de enero de 2006], en lo que se refiere a la instalación de cinturones de seguridad o de sistemas de retención que no cumplan los requisitos establecidos en la Directiva 77/541/CEE, cuya última modificación la constituye la presente Directiva, los Estados miembros:
 - a) dejarán de considerar válidos, a efectos del apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE, los certificados de conformidad que acompañen a los vehículos nuevos;
 - b) denegarán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de vehículos nuevos, excepto en los casos en los que se remita a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE.

Artículo 3
Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar [...seis meses después de su adopción]. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.
2. Aplicarán las presentes disposiciones a partir de [...seis meses después de su adopción].
3. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.
4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones fundamentales de Derecho interno que adopten dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Artículo 4
Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 5
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente