



Bruselas, 12.12.2016
COM(2016) 787 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE

Informe sobre el seguimiento y la evaluación de las funciones de seguridad avanzadas para vehículos, su rentabilidad y viabilidad con vistas a la revisión de los reglamentos sobre seguridad general de los vehículos y sobre la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública
{SWD(2016) 431 final}

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE

Informe sobre el seguimiento y la evaluación de las funciones de seguridad avanzadas para vehículos, su rentabilidad y viabilidad con vistas a la revisión de los reglamentos sobre seguridad general de los vehículos y sobre la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública

1. INTRODUCCIÓN

La seguridad vial en la Unión Europea ha mejorado de manera considerable en las últimas décadas gracias a las medidas firmes y efectivas adoptadas a nivel local, nacional y de la UE para abordar el comportamiento de los usuarios de las carreteras, los vehículos y las infraestructuras. Como resultado, las carreteras de la UE son las más seguras del mundo. Este incremento de la seguridad puede atribuirse en gran medida a los requisitos legislativos sobre seguridad de los vehículos que la UE ha incorporado en estos años como parte de su política sobre seguridad vial¹.

Estos requisitos de seguridad de los vehículos han sido un incentivo para la investigación, el desarrollo y la innovación en Europa: al tener que hacer frente a exigencias más ambiciosas, el sector halló la manera de responder con soluciones técnicas innovadoras. Dado que la UE ha sido pionera en la mayoría de dichos requisitos, la mayor parte de las soluciones se han desarrollado en Europa, con la consiguiente creación de puestos de trabajo de calidad en la UE para responder a los retos. De hecho, el sector del automóvil es el principal proveedor de I + D privado en la Unión Europea, y ha impuesto estándares en todo el mundo.

La industria automovilística sigue innovando y los requisitos normativos deben revisarse con el fin de garantizar que la UE siga estando a la cabeza de los avances internacionales, mientras se sigue trabajando para salvar vidas. Últimamente, el enorme avance registrado en la reducción de accidentes de tráfico se ha ralentizado y se calcula que el coste de las muertes y lesiones es de 100 000 millones de euros anuales.² Además, cada año sigue habiendo cientos de familias destrozadas debido a los accidentes de tráfico.

Los sistemas de seguridad activa y su desarrollo tecnológico están dando lugar a una progresiva automatización de los vehículos. Se consideran tecnologías facilitadoras esenciales

¹ Evaluación *ex post* del Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial (2001-2010) – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, Evaluación intermedia de las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 – <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_es.htm

para impulsar y sustentar una mayor automatización de los vehículos que contribuya a la digitalización del mercado interior. En el pasado, la UE introdujo la instalación obligatoria de sistemas de control electrónico de estabilidad en todos los vehículos y sistemas avanzados de frenado de emergencia o sistemas de advertencia de abandono del carril en camiones y autobuses, lo que contribuye a la reducción del número de víctimas mortales de tráfico en unas 5 000 al año. El pleno potencial de estas y otras tecnologías de seguridad activa solo se hará realidad si se instalan a gran escala en los vehículos de las carreteras de la UE.

Algunos de los requisitos mencionados han contribuido además a la reducción de las emisiones de CO₂ y por consiguiente, al cumplimiento de los objetivos de la UE en materia de acción climática y a los objetivos de la Unión de la Energía. Este ha sido el caso de los sistemas de control de la presión de los neumáticos para los turismos que garantizaban la conducción con la presión óptima de los neumáticos para disminuir la resistencia a la rodadura reduciendo, así, el consumo de combustible. Los objetivos de acción climática para reducir el CO₂ en el sector del transporte requieren también el desarrollo de otras tecnologías automovilísticas que incentiven la conducción en condiciones óptimas de ahorro de combustible, por ejemplo, mediante sistemas de control de la velocidad inteligentes y adaptativos y mediante la ampliación del control de la presión de los neumáticos a los vehículos comerciales.

A medida que el aumento de los niveles de autonomía de los vehículos se convierte en prioridad para los fabricantes de coches, se generaliza la disponibilidad de tecnologías de sensores precisas, sólidas, duraderas y asequibles. Estas tecnologías son necesarias para detectar plenamente el entorno del vehículo, contribuyendo a la seguridad, en particular en lo referente a usuarios vulnerables de la vía pública, y a la reducción de la congestión del tráfico y la consiguiente contaminación, dado que el 15 % de la congestión vial en Europa se debe a los accidentes³.

En el presente informe, la Comisión Europea presenta las conclusiones de su análisis sobre una serie de nuevas medidas de seguridad. Propone un camino a seguir teniendo debidamente en cuenta la viabilidad y la rentabilidad de las medidas propuestas. La explicación detallada de las medidas se incluye en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que figura como anexo del presente informe. Son la base de un amplio debate público al que la Comisión Europea invita a todas las partes interesadas.

Finalmente, como marco general, la Comisión Europea pretende con este trabajo contribuir a las prioridades relacionadas con el crecimiento, el empleo y la inversión en la UE, fomentando las innovaciones más eficientes y manteniendo puestos de trabajo de calidad en Europa; a la digitalización del mercado interior mediante la promoción de funciones de seguridad que se consideren tecnologías facilitadoras esenciales para incentivar y apoyar la automatización a gran escala de los vehículos, así como los objetivos de la Unión de la Energía de reducción de las emisiones de CO₂ en el transporte.

2. INTERACCIÓN ENTRE LA SEGURIDAD VIAL Y LA TECNOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS

Desde 2009, los accidentes de tráfico ya no son la causa fundamental de muerte en la Unión Europea⁴. El número de víctimas mortales en las carreteras de la UE se ha reducido considerablemente en los últimos trece años, en concreto, se ha producido una reducción de

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics

aproximadamente un 53 %, de 54 300 en 2001, a 25 900 en 2014⁵. No obstante, los accidentes de tráfico siguen afectando a cientos de miles de familias y comportan elevados costes económicos cada año. Por ello, el problema de la seguridad vial sigue siendo urgente. Además, aunque se han producido reducciones anuales significativas, las cifras de mortalidad parecen haberse estancado desde 2013. De hecho, varios Estados miembros informan de que el número de muertes está aumentado de nuevo⁶.

Para alcanzar el objetivo estratégico de la UE de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en carretera, de aproximadamente 31 000 en 2010 a 15 000 en 2020⁶, tal y como establecen las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020⁷, serán precisos esfuerzos adicionales, ya que es muy probable que no se alcance dicho objetivo.

Como media, la mayor parte de las muertes en carretera, el 55 %, tienen lugar en vías no urbanas, el 38 % en zonas urbanas y únicamente alrededor del 7 % se producen en las autopistas. Los peatones y los ciclistas suponen el 30 % del total de víctimas mortales causadas por el transporte, y casi el 43 % de dichas muertes se produce en las zonas urbanas⁸. Estas cifras ofrecen una indicación general de las áreas de mejora a las que debería referirse la revisión de los Reglamentos sobre seguridad general de los vehículos y sobre protección de los peatones.

Los expertos afirman que alrededor del 95 % de los accidentes de tráfico implican algún grado de error humano, mientras que se calcula que el 75 % se deben únicamente a errores humanos⁹. Entre las principales causas de accidente relacionadas con el factor humano los estudios señalan el exceso de velocidad, la distracción y la conducción bajo los efectos del alcohol como algunas de las más importantes. En línea con la Comunicación de la Comisión CARS 2020: para una industria del automóvil fuerte, competitiva y sostenible en Europa¹⁰ y el plan de acción esbozado en la Comunicación de la Comisión «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020»¹¹, la seguridad vial debe adoptar un enfoque integrado y la seguridad de los vehículos es solo uno de los factores que determinan el resultado. Para ser efectiva, la política de seguridad vial en su conjunto debe tener en cuenta toda la gama de factores, como el comportamiento de los conductores y las infraestructuras viarias, y seguir muy de cerca su interacción.

No obstante, dada la relevancia de los requisitos de seguridad de los vehículos entre estos factores, y siguiendo las obligaciones de presentar informes de los Reglamentos sobre seguridad general de los vehículos y sobre protección de los peatones, la Comisión Europea ha iniciado el debate sobre las prioridades de intervención en este ámbito y sobre las medidas empíricamente contrastadas que puedan crear el mayor impacto positivo global.

Debe prestarse especial atención a los usuarios vulnerables de la vía pública, así como a los ocupantes de los vehículos con una mayor fragilidad intrínseca debido a su edad, es decir, las personas mayores¹² y los niños de corta edad¹³. Asimismo, debe prestarse atención a la

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_es.htm

⁷ COM(2010) 389 final.

⁸ CARE: distribución de las víctimas mortales por medio de transporte en la UE en 2013

⁹ Fuente: Informe de 2002 del Grupo de Trabajo de eSafety

¹⁰ COM(2012) 636 final.

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf

evaluación de las tecnologías que se ocupan de la interacción entre el conductor, el vehículo y el entorno de conducción, tales como los sistemas de transporte inteligentes (STI), contribuyendo así a las tendencias de digitalización en la UE, de conformidad con la Estrategia para el Mercado Único Digital

3. LA SEGURIDAD DEBIDA A LA INTERVENCIÓN NORMATIVA

Hay claros ejemplos de requisitos de seguridad eficaces que ya son obligatorios en la UE, tales como las disposiciones relativas a la seguridad de los pasajeros en caso de colisión frontal y lateral, así como la protección de los peatones, que se han introducido de manera gradual en los últimos quince años¹⁴. Estos avances en la seguridad de los vehículos se han considerado cruciales a la hora de valorar la intervención de la UE y su contribución a la reducción de accidentes de tráfico y víctimas mortales y heridos en los últimos quince años, lo que ha hecho de la Unión la región más segura del mundo en lo que respecta a la seguridad de los vehículos¹⁵.

En concreto, con el fin de proteger a los peatones y a otros usuarios vulnerables de la vía pública, como los ciclistas, se estableció un conjunto de requisitos generales que se introdujo gradualmente de 2005 a 2013 para pequeños turismos, y se introducirá para turismos grandes y furgonetas de 2011 a 2019. Si se compara la situación de la UE en 2013 con la de 2004 en lo relativo al número de accidentes mortales de peatones y ciclistas, se observa una reducción, respectivamente, del 37 % y del 32 % en el número de víctimas mortales¹⁶.

El Reglamento de seguridad general de los vehículos ha introducido como obligatorios el recordatorio del uso del cinturón de seguridad para el conductor, anclajes ISOFIX para la instalación segura de asientos para niños en los vehículos y control de la presión de los neumáticos para evitar reventones que puedan provocar la pérdida de control. Los sistemas de advertencia de abandono del carril y de frenado de emergencia autónomo se adoptaron como obligatorios para los nuevos camiones y autobuses, y se introdujeron para todos los vehículos de motor los sistemas electrónicos de control de la estabilidad y las luces de circulación diurna. Estas medidas recientes se han ido introduciendo gradualmente entre 2011 y 2015. Por tanto, cabe señalar que, dada la todavía escasa introducción en el mercado de las tecnologías utilizadas, no puede realizarse aún una evaluación detallada de su eficacia.

4. SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD AVANZADAS EN LOS VEHÍCULOS

De conformidad con el Reglamento sobre seguridad general de los vehículos¹⁷ y el Reglamento relativo a la protección de los peatones¹⁸, la Comisión debe realizar un seguimiento e informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances técnicos en materia de mejora de los requisitos de seguridad pasiva, la consideración y posible inclusión

¹⁴ Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, sección 3, OMS.

¹⁵ La evaluación de las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 de la UE¹⁵ concluyó que «se prevé que la legislación en materia de seguridad de los vehículos, en particular, la aplicada antes de 2011, contribuya en gran medida a la reducción de las muertes y lesiones graves en los veintiocho países de la UE en el actual periodo fijado. Dicho ámbito de actividad es, sin duda, el más eficiente y eficaz de todas las actividades de la Comisión en materia de seguridad vial, añade el máximo valor a lo que los Estados miembros puedan lograr» http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

¹⁶ CARE: variación porcentual en el número de víctimas mortales por medio de transporte, 2013

¹⁷ DO L 200 de 31.7.2009, p. 1.

¹⁸ DO L 35 de 4.2.2009, p. 1.

de funciones de seguridad nuevas y mejoradas, así como de tecnologías de seguridad activa mejoradas. Los compromisos se establecen en el artículo 17 del Reglamento sobre seguridad general y en el artículo 12 del Reglamento sobre la protección de los peatones.

4.1. NUEVAS TECNOLOGÍAS Y MEDIDAS NO REGULADAS

Con el fin de cumplir con el objetivo de seguimiento y presentación de informes, en 2014 la Comisión propuso iniciar el estudio de evaluación *Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users in the context of the General Safety and Pedestrian Safety Regulations* (sobre los beneficios y la viabilidad de una gama de nuevas tecnologías y medidas no reglamentadas en relación con la seguridad de los ocupantes de los vehículos y la protección de usuarios de la carretera vulnerables), publicado en EU Bookshop en marzo de 2015¹⁹.

Tanto la preparación de los términos de referencia del estudio por parte de la Comisión como la información detallada y las aportaciones realizadas durante la labor de análisis que posteriormente se realizó en nombre de la Comisión, se han beneficiado en gran medida de las intensas interacciones y consultas con las partes interesadas. Asimismo, antes de dar por concluido el estudio, se debatió ampliamente con las autoridades de los Estados miembros y los socios internacionales.

La Comisión quería garantizar que la información se recopilaba y facilitaba con el objetivo de dar prioridad a posibles medidas de seguridad futuras. Para lograr este fin, el estudio ofrece una perspectiva general de la evaluación de viabilidad y de los costes y beneficios de un conjunto de cincuenta y cinco medidas propuestas para su posible inclusión en la revisión de los Reglamentos sobre seguridad general de los vehículos y sobre protección de los peatones. Los resultados del estudio consisten en una evaluación indicativa de los costes-beneficios, que se facilita a fin de diferenciar las medidas que tienen una elevada probabilidad, una probabilidad moderada o una baja probabilidad de proporcionar un beneficio acorde con el coste de su aplicación.

En el contexto de este informe de la Comisión, la evaluación preliminar de las funciones de seguridad mejoradas se ha elaborado de forma detallada y se ha transformado en una lista con una selección específica de medidas que podrían ser tanto rentables como viables. Estas medidas incluyen la introducción de sistemas activos, como sistemas automáticos de frenado de emergencia y tecnología activa de mantenimiento de carril, mejora de funciones de seguridad pasiva como recordatorios del uso del cinturón de seguridad para todos los asientos, así como sistemas mejorados de amortiguación para peatones en caso de impacto con la cabeza en la parte frontal de los vehículos y detección de ciclistas en caso de colisión inminente. Otros ámbitos de gran interés son los relativos a la mejora de la visión directa y la eliminación de ángulos muertos en los camiones para proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública. En la sección 5 se ofrece una descripción exhaustiva, y el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a este informe incluye todos los datos al respecto.

¹⁹ <http://bookshop.europa.eu/es/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/>

4.2. INSTALACIÓN VOLUNTARIA

La valoración de los vehículos por parte de los usuarios y los sistemas de puntuación como el Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos (Euro NCAP)²⁰, han alentado a los fabricantes de automóviles a desarrollar vehículos más seguros de lo que requiere la legislación europea en la materia y a instalar la última tecnología de seguridad avanzada en una parte importante de los modelos que comercializan. Sin duda, dichos esfuerzos están contribuyendo también al elevado nivel de seguridad de las carreteras de la UE.

No obstante, aunque los fabricantes en general se esfuerzan por obtener el máximo número de estrellas para los vehículos más vendidos en mercados de Estados miembros clave, hay indicaciones de que no todos los países reciben la misma distribución de coches con puntuación elevada en sus respectivos mercados. En algunos casos, modelos concretos de puntuación baja están específicamente destinados a algunos mercados (menos prósperos) y no están disponibles en el resto. En otros casos, los modelos que normalmente reciben una puntuación elevada no tendrán el mismo rendimiento en la vida real, ya que no incluyen los dispositivos de seguridad avanzada que no son obligatorios en determinados países, por ejemplo por razones de reducción de costes relacionadas con políticas fiscales locales. Esta práctica común se explica por la norma del esquema de valoración utilizada (hasta hace poco) de que no todos, sino la mayoría de los vehículos valorados, deben incluir un dispositivo de seguridad concreto²¹.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, hay indicios claros de que, dependiendo de las políticas internas y de las estrategias de asignación de los fabricantes de vehículos y sus importadores, no todos los ciudadanos de la UE tienen acceso a vehículos con el mismo nivel de seguridad, en especial en lo que respecta al poder adquisitivo de los consumidores en determinados mercados, de modo que se da la circunstancia de que uno de cada cinco coches adquiridos no necesariamente cuenta con los dispositivos de seguridad avanzada que cabría suponer por su valoración de estrellas. A pesar de ello, muchas de las funciones que impulsan los programas de valoración son comunes y, debido a las economías de escala, sus costes se han reducido de manera considerable en los últimos años. Hacer que estas funciones sean obligatorias podría contribuir a que los niveles de protección fueran más uniformes.

4.3. VALORACIÓN DEL ACTUAL PUNTO DE REFERENCIA DE SEGURIDAD Y ENFOQUE FUTURO

Para posibilitar un contexto de seguridad más ambicioso y armonizado en el conjunto de la UE, la revisión de las normativas sobre seguridad de los vehículos en la Unión debe evaluar los sistemas de seguridad que se prevé puedan incluirse de forma obligatoria, con el fin de lograr una mejora del nivel de seguridad de los vehículos que se acerque a un nivel equiparable con el punto de referencia que ofrecen los coches más vendidos en la UE.

La situación requiere también atención en lo relativo a los vehículos comerciales y los autobuses. Mientras que en el caso de los vehículos de pasajeros la atención se centra en la

²⁰ Euro NCAP es un programa europeo voluntario de evaluación del rendimiento de los sistemas de seguridad de los vehículos respaldado por la Comisión Europea y por varios gobiernos europeos, así como por organismos de control y organizaciones de consumidores. Euro NCAP publica informes de seguridad sobre vehículos nuevos, y concede una valoración de estrellas basada en el rendimiento de los vehículos en una serie de pruebas de choque que incluyen impactos frontales, laterales e impactos con un poste, así como impactos con peatones. La puntuación más elevada es de cinco estrellas.

²¹ <http://www.euroncap.com/es/euro-ncap/interpretaci%C3%B3n-de-las-estrellas/>

protección de los ocupantes y en la de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, no siempre es el caso de las demás categorías de vehículos. Aunque en la actualidad deben incluir dispositivos de seguridad básicos, como la integridad estructural general y los cinturones de seguridad, así como sistemas de frenado autónomo y sistemas de advertencia de abandono del carril, no se ha prestado mucha atención al fomento y mejora de los niveles de seguridad de dichos vehículos. Esto va en contra de la necesidad de proteger mejor a los ocupantes de dichos vehículos, dada la significativa proporción de víctimas mortales que hay entre ellos, y de proteger a los ciclistas y peatones, que se ven cada vez más implicados en accidentes que provocan lesiones graves y muertes en las ciudades de la UE²².

4.4. ESTUDIOS POSTERIORES QUE DEBEN REALIZARSE EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

A la luz de las medidas reglamentarias adoptadas en otras regiones del mundo, en particular EE.UU. y Japón, la Comisión considera adecuado iniciar estudios para investigar los tipos de accidentes específicos que se han examinado en dichas regiones con el fin de confirmar si se debe prestar atención a sucesos similares en la UE. Dichos estudios pretenden obtener una perspectiva actualizada de la situación en la UE e identificar las medidas correctivas que deban adoptarse. Estos accidentes pueden hacer referencia a colisiones frontales, laterales, siniestros con vuelco y colisiones traseras, centrándose, en particular, en los efectos provocados por la proliferación de vehículos utilitarios deportivos (SUV) con centros de gravedad más elevados, mayor masa y un diseño frontal agresivo, en relación a las lesiones que pueden provocar a distintos ocupantes, incluidos los más vulnerables, así como a los incendios en vehículos como consecuencia de las colisiones. El documento de trabajo de los servicios de la Comisión incluye una lista de los estudios propuestos.

4.5. ES NECESARIO MEJORAR EL ACCESO A LA INFORMACIÓN DETALLADA SOBRE ACCIDENTES EN TODA LA UNIÓN EUROPEA

Por cada persona que muere en un accidente de tráfico, muchas otras sufren heridas de gravedad con consecuencias que cambian sus vidas. Las heridas graves no solo son más habituales, sino que, con frecuencia, suponen un mayor coste para la sociedad por los períodos prolongados de rehabilitación y las necesidades de atención médica que requieren.

Para una estrategia de reducción del número de víctimas, es fundamental disponer de datos exhaustivos y de calidad sobre los accidentes. Dichos datos se consideran un prerrequisito esencial para la formulación y el seguimiento de una política sobre seguridad vial en la UE. Los datos son necesarios para valorar la seguridad de las carreteras y de los vehículos y para apoyar el desarrollo de medidas adicionales. Hace ya algunos años que se determinó que ninguna base de datos sobre accidentes disponible en la UE hasta entonces podía satisfacer todas las necesidades y que había importantes lagunas, también en lo referente a información detallada sobre las causas de accidentes y lesiones²³.

A partir de 2015, los Estados miembros comenzaron a aportar datos sobre lesiones graves basándose en la escala internacional de lesiones MAIS3+ (Escala Abreviada de Lesiones) que se aplica a los heridos graves. Se trata de un paso importante en la dirección correcta. No obstante, es necesario debatir la pertinencia de poner en marcha una iniciativa de recogida de

²² CARE: distribución de las víctimas mortales por medio de transporte en la UE, 2013 frente a 2011

²³ Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (2001)

datos en profundidad sobre accidentes en toda la Unión Europea que pueda utilizarse para formular políticas en el ámbito de la seguridad vial.

Una mayor disponibilidad de información detallada y precisa sobre accidentes en toda la UE podría ser de utilidad en futuras revisiones de las normas de seguridad de los vehículos, así como de cualquier otra medida de seguridad vial.

5. CUESTIONES CLAVE QUE HAY QUE ABORDAR EN LA REVISIÓN Y POSIBLE ACTUALIZACIÓN DE LAS NORMATIVAS

Se han identificado cuatro ámbitos principales de actuación compuestos por diecinueve medidas específicas destinadas a mejorar la seguridad de los vehículos. En este momento, basándonos en el análisis señalado en la sección 4.1, las medidas seleccionadas parecen, en efecto, viables y rentables pero deben ser objeto de posteriores estudios. Para determinar si es el caso, deberán someterse, en un siguiente paso, a un debate ulterior con las partes interesadas y a un análisis posterior por parte de la Comisión, con el fin de establecer de manera irrefutable si tendrán realmente un impacto en la mejora de la seguridad de los vehículos en la UE.

A continuación se ofrece un breve panorama general de las medidas específicas en las principales esferas de seguridad de los vehículos.

5.1. MEDIDAS DE SEGURIDAD ACTIVA

Esta esfera abarca aquellas medidas destinadas a evitar accidentes más que a mitigar sus consecuencias y, en general, se considera el ámbito más importante de avance en la legislación futura en materia de seguridad de los vehículos. Las funciones de seguridad contempladas son: frenado automático de emergencia, adaptación inteligente de la velocidad, sistema de mantenimiento de carril y detección de somnolencia o distracción del conductor.

5.2. MEDIDAS DE SEGURIDAD PASIVA

Esta esfera incluye las medidas destinadas a paliar las consecuencias de los accidentes, que consisten en la introducción de nuevos requisitos o la mejora de las medidas ya existentes en los siguientes ámbitos: indicación de frenado de emergencia (luces intermitentes de emergencia), recordatorio del cinturón de seguridad, pruebas de impacto frontal, pruebas de impacto lateral, prueba de impacto trasero, normalización de la interfaz del dispositivo de bloqueo de encendido en caso de consumo de alcohol, sistema de registro de datos en caso de colisión y control de la presión de los neumáticos.

5.3. CAMIONES Y AUTOBUSES

Las medidas consideradas para mejorar la seguridad de los camiones y autobuses son la introducción o mejora de los siguientes elementos: diseño frontal y visión directa, protección trasera contra el empotramiento para los camiones y remolques (parachoques trasero), protecciones laterales y seguridad contra incendios para los autobuses.

5.4. SEGURIDAD DE PEATONES Y CICLISTAS

Finalmente, este ámbito prevé la introducción de sistemas de detección de peatones y ciclistas (vinculados a los sistemas automáticos de frenado de emergencia), protección contra impacto

en la cabeza en las estructuras laterales del parabrisas y en el parabrisas delantero, y sistemas de detección de peatones situados detrás del vehículo cuando se acciona la marcha atrás.

6. CONCLUSIONES

En la actualidad, las normas de seguridad de vehículos en la Unión Europea consisten en un amplio paquete de probada eficacia y trayectoria, tal y como se señala en la sección 3. El plan de acción esbozado en la Comunicación de la Comisión «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020»²⁴ incluye amplios aspectos que afectan a la seguridad vial, en particular a los propios vehículos, pero también al comportamiento de los conductores y a las infraestructuras viarias. La evaluación intermedia de dicha política²⁵ confirmó el importante y sustancial progreso obtenido en la reducción de las muertes en carretera. El estudio concluyó asimismo que la legislación sobre vehículos de motor es, de hecho, un ámbito crucial en lo que a su efecto en la reducción de víctimas mortales se refiere.

El presente Informe al Parlamento Europeo y al Consejo ofrece un amplio panorama general y propone el camino a seguir en cuanto a la mejora de la seguridad de los vehículos para beneficio de todos los usuarios de la vía pública, es decir, de todos los ciudadanos de la Unión Europea. La Comisión ha revisado las medidas que pueden ofrecer mejoras graduales, pero significativas, a la hora de abordar una serie de cuestiones relacionadas con la seguridad de los vehículos. La Comisión considerará cuál de dichas medidas podrá incorporarse a la legislación tras realizar la evaluación de impacto adecuada de los costes y beneficios, considerando también el impacto acumulativo en la competitividad de la industria de la UE y un plazo razonable que permita adaptarse al sector.

Cualquier requisito nuevo en materia de seguridad de los vehículos en Europa deberá ser un incentivo para la innovación y la inversión con el fin de crear empleo de calidad en la UE e impulsar la competitividad de la industria de la Unión. Además deberá reforzar el compromiso de la Unión de lograr una sólida reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero como parte de la estrategia para combatir el cambio climático.

²⁴ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

²⁵ COM(2015) 116 final.