

Miércoles 6 de octubre de 2021

P9_TA(2021)0407

Marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030 — Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero»**Resolución del Parlamento Europeo, de 6 de octubre de 2021, sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 — Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero» (2021/2014(INI))**

(2022/C 132/04)

El Parlamento Europeo,

- Visto el documento de trabajo de los servicios de la Comisión de 19 de junio de 2019 titulado «Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 — Próximos pasos hacia la “Visión Cero”» (SWD(2019) 0283),
 - Vista la Comunicación de la Comisión de 9 de diciembre de 2020 titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» (COM(2020)0789),
 - Vista la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (Directiva sobre aplicación transfronteriza) ⁽¹⁾,
 - Vista la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (Directiva sobre el permiso de conducción) ⁽²⁾,
 - Visto el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública (Reglamento sobre la seguridad general) ⁽³⁾,
 - Vista su Resolución, de 27 de abril de 2021, sobre el informe de ejecución sobre aspectos relativos a la seguridad vial del paquete sobre la inspección técnica de vehículos ⁽⁴⁾,
 - Vistas las Conclusiones del Consejo, de 8 de junio de 2017, sobre «la seguridad vial en refrendo de la Declaración de La Valeta de marzo de 2017»,
 - Vista la Declaración de Estocolmo de 19-20 de febrero de 2020 formulada durante la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial,
 - Vista la Declaración del Consejo, de 7 de octubre de 2015, sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte respetuoso con el clima, firmada por los ministros de Transporte de la Unión en una reunión informal celebrada en Luxemburgo,
 - Visto el artículo 54 de su Reglamento interno,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0211/2021),
- A. Considerando que cada año siguen perdiendo la vida en las carreteras de la Unión alrededor de 22 700 personas y alrededor de 120 000 resultan gravemente heridas; que más de 11 800 niños y jóvenes de hasta 17 años han fallecido en accidentes de tráfico en la Unión en los últimos diez años; que en los últimos años no se ha progresado en la reducción de las tasas de mortalidad en la Unión y, en consecuencia, no se ha alcanzado el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras entre 2010 y 2020; que esas cifras representan un precio humano y social inaceptable para los ciudadanos de la Unión y que el coste externo de los accidentes de tráfico en la Unión representa aproximadamente el 2 % de su PIB anual;

⁽¹⁾ DO L 68 de 13.3.2015, p. 9.

⁽²⁾ DO L 403 de 30.12.2006, p. 18.

⁽³⁾ DO L 325 de 16.12.2019, p. 1.

⁽⁴⁾ Textos Aprobados, P9_TA(2021)0122.

Miércoles 6 de octubre de 2021

- B. Considerando que la Unión se enfrenta a nuevas tendencias y retos en el ámbito de la automatización que podrían tener un enorme impacto en la seguridad vial; que es necesario abordar el creciente fenómeno de la distracción causada por dispositivos móviles; que, en un futuro próximo, la presencia tanto de vehículos con una amplia gama de funciones automatizadas/conectadas como de vehículos tradicionales en un tráfico mixto entrañará un nuevo riesgo, especialmente para los usuarios vulnerables de la vía pública, como los motociclistas, los ciclistas y los peatones;
- C. Considerando que los avances tecnológicos, la conectividad, la automatización y la economía colaborativa brinda nuevas oportunidades a favor de la seguridad vial y la lucha contra la congestión, especialmente en las zonas urbanas; que el desarrollo de sinergias entre las medidas de seguridad y sostenibilidad y la aspiración a un cambio modal hacia los modos de transporte público y la movilidad activa podrían conllevar una reducción de las emisiones de CO₂, mejorar la calidad del aire y ayudar a desarrollar estilos de vida más activos y saludables;
- D. Considerando que, para los pasajeros de los automóviles valorados con cinco estrellas en las pruebas más recientes para el Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos (Euro NCAP), el riesgo de lesiones mortales y el riesgo de lesiones graves es inferior en un 68 % y un 23 %, respectivamente, al riesgo que corren los pasajeros de los vehículos valorados con dos estrellas;
- E. Considerando que está aumentando la proporción de muertes en accidente de tráfico de los usuarios vulnerables de la vía pública, ya que los usuarios de automóviles han sido los principales beneficiarios de la mejora de la seguridad de los vehículos y de otras medidas de seguridad vial; que el peso, la potencia y la velocidad máxima de los automóviles nuevos que se venden en la Unión van en aumento, lo que genera mayores riesgos para la seguridad vial; que urge abordar la seguridad de los motociclistas, los ciclistas y los peatones;
- F. Considerando que, si bien los vehículos de motor de dos ruedas solo representan el 2 % del número total de kilómetros recorridos, son responsables del 17 % del número total de muertes en la carretera; que existen grandes disparidades entre países; que la Unión debería dar prioridad a nuevas medidas para mejorar la seguridad de dichos vehículos en el próximo decenio;
- G. Considerando que, según un estudio de la Comisión, solo el 8 % de las muertes se producen en autopistas, mientras que el 37 % se producen en zonas urbanas y el 54 % en carreteras rurales; que las nuevas inversiones y el mantenimiento adecuado de la infraestructura existente a lo largo de su ciclo de vida son fundamentales para la seguridad vial;
- H. Considerando que no se notifican todas las víctimas de accidentes, lo que distorsiona las estadísticas disponibles; que es necesario desarrollar métodos de ensayo eficaces para determinar el número real de víctimas de accidentes de tráfico;
- I. Considerando que, para prevenir y mitigar los accidentes mortales en carretera, es fundamental garantizar y hacer que los usuarios de la vía pública adopten un comportamiento seguro, como por ejemplo circular a la velocidad adecuada, utilizar equipos de protección como cinturones de seguridad y cascos de protección, no conducir bajo los efectos del alcohol o de las drogas, y conducir, circular y caminar sin distraerse;
- J. Considerando que en materia de movilidad y seguridad vial entran en juego diversas desigualdades de género, de edad y sociales;
- K. Considerando que la consecución de los nuevos objetivos de seguridad vial de la Unión requiere una labor más intensa de cooperación para desarrollar políticas europeas sólidas en materia de seguridad vial con las partes interesadas, apoyo a la investigación y la innovación con el fin de elaborar soluciones políticas basadas en datos sólidos y en análisis de impacto, así como medidas de aplicación adicionales y mejor orientadas a escala nacional y una cooperación transfronteriza eficaz para la ejecución de las sanciones;
- L. Considerando que entre el 40 y el 60 % de todas las víctimas mortales relacionadas con el trabajo son víctimas de accidentes de tráfico que se producen durante el trabajo o durante los trayectos entre el domicilio y el lugar de trabajo; que la fatiga de los conductores es un fenómeno habitual en las carreteras de la Unión;
- M. Considerando que la ejecución de los planes nacionales de seguridad vial y del nuevo marco de la política de la Unión en materia de seguridad vial requiere recursos financieros estables y suficientes procedentes tanto de los Estados miembros como del presupuesto de la Unión;

Miércoles 6 de octubre de 2021

Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 — Próximos pasos hacia la «Visión Cero»

1. Acoge con satisfacción que la Unión haya reafirmado, en el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030, su objetivo estratégico a largo plazo de aproximarse a la cifra de cero muertes y cero lesiones graves en las carreteras de la Unión de aquí a 2050 («Visión Cero»), y su objetivo a medio plazo de reducir el número de muertes y de lesiones graves en un 50 % de aquí a 2030, en consonancia con la Declaración de La Valeta; destaca que esos objetivos y metas de la Unión en materia de seguridad vial se deben respaldar a través de un enfoque coordinado, bien planificado, sistemático y adecuadamente financiado de la seguridad vial a escala de la Unión, nacional, regional y local;
2. Acoge con satisfacción a ese respecto la adopción del denominado enfoque del sistema seguro a escala de la Unión, basado en un marco de rendimiento y objetivos con plazos concretos para la reducción del número de víctimas mortales y de heridos graves; acoge favorablemente el establecimiento de indicadores clave de rendimiento en cooperación con los Estados miembros a fin de posibilitar un análisis más focalizado y específico de los resultados de los Estados miembros, y de detectar deficiencias; pide a la Comisión que establezca objetivos en materia de resultados para 2023; subraya la importancia de la cooperación en curso entre la Unión y los Estados miembros a ese respecto, e insta a todos los Estados miembros a implicarse plenamente en ello y acordar una metodología armonizada para los indicadores clave de rendimiento que les permita comparar datos; pide que se elabore una hoja de ruta detallada para la actuación de la Unión con respecto a la cual se puedan medir los resultados alcanzados y rendir cuentas a organismos específicos;
3. Estima, no obstante, que hay margen de mejora en relación con los indicadores clave de rendimiento mencionados, e insta a la Comisión a que considere la posibilidad de ampliar y actualizar dichos indicadores en su Plan de acción estratégico de la UE sobre seguridad vial; estima asimismo que el indicador clave de rendimiento relativo a los equipos de protección debería complementarse con otro indicador que recoja los datos de exposición según la distancia y el tiempo de viaje para todos los usuarios de la vía pública desglosados por cuota modal y tipo de vía pública, a fin de entender mejor los diferentes índices de riesgo y peligros asociados; pide a la Comisión que siga trabajando estrechamente con los Estados miembros para definir un indicador clave de rendimiento para las infraestructuras viarias, que indique la calidad de la seguridad de una red vial independientemente del comportamiento de los usuarios o de la tecnología de los vehículos, sobre la base de una metodología de calificación común acordada; lamenta que en los indicadores clave de rendimiento para la seguridad de los vehículos no se tenga en cuenta la seguridad de los vehículos de motor de dos ruedas; pide a la Comisión que elabore un índice de seguridad de los vehículos para los vehículos de categoría L, y subraya la necesidad de incluir en él todos los indicadores clave de rendimiento para los vehículos de categoría L;
4. Destaca que la financiación de la Unión es crucial para invertir en soluciones sostenibles e inteligentes de seguridad vial y acelerar la obtención de resultados en materia de seguridad vial en toda la Unión; pide a la Comisión que salvaguarde y aumente la inversión de la Unión en seguridad vial en todos los programas de financiación de la Unión pertinentes, también en investigación e innovación; pide además a todos los Estados miembros que asignen una parte adecuada de sus presupuestos nacionales que, combinada con los fondos de la Unión, posibilite la ejecución de sus programas nacionales de seguridad vial y el nuevo Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030; pide asimismo a los Estados miembros que creen unos fondos nacionales de seguridad vial como mecanismos para recaudar multas con arreglo a sus códigos de la circulación y redistribuir los fondos recaudados para la seguridad vial; pide a la Comisión que amplíe a todos los Estados miembros el programa «Intercambios en materia de seguridad vial de la UE», que fue diseñado para mejorar los resultados en materia de seguridad vial pero que en la actualidad se centra solo en seis Estados miembros;
5. Anima a los Estados miembros a que creen observatorios nacionales de la seguridad vial para recopilar, procesar y mantener bases de datos nacionales sobre la seguridad vial; pide a los Estados miembros que adapten sus estrategias nacionales de seguridad vial a los objetivos del Marco político de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030, y que aborden las deficiencias conexas lo antes posible;

Infraestructuras seguras

6. Pide a los Estados miembros y a la Comisión que prioricen las inversiones que aporten el mayor beneficio en materia de seguridad vial, centrándose principalmente en las zonas con el mayor número de accidentes, incluidas las inversiones en el mantenimiento de las infraestructuras existentes con carácter prioritario y en la construcción de otras nuevas, donde sea necesario; celebra que en el Mecanismo «Conectar Europa» para 2021-2027 se prevea la financiación de proyectos de infraestructuras y movilidad seguras, incluida la seguridad vial; pide a la Comisión que siga promoviendo las oportunidades de financiación de la Unión a través del Mecanismo «Conectar Europa», los fondos regionales y de cohesión, InvestEU y la

Miércoles 6 de octubre de 2021

Plataforma para un transporte más seguro puesta en marcha por el Banco Europeo de Inversiones (BEI), especialmente en los Estados miembros con unos resultados relativamente deficientes en materia de seguridad vial; destaca la importancia de clarificar los criterios de admisibilidad para esos instrumentos en el caso de las actuaciones en materia de seguridad vial; pide a la Comisión que apoye y anime a los Estados miembros a invertir en una red de transporte más segura, sostenible, resiliente y multimodal a través de sus planes nacionales de recuperación y resiliencia; pide a la Comisión que, en la revisión del Reglamento sobre la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) ⁽⁵⁾, establezca las bases para futuras decisiones sobre inversión en seguridad vial, incluida la ejecución de un plan de seguimiento de la red básica sobre mantenimiento a escala de la Unión;

7. Destaca que una evaluación proactiva de la red vial de la Unión será una herramienta útil para valorar la seguridad integrada de las carreteras y orientar la inversión; acoge favorablemente, a ese respecto, la identificación de los riesgos y la clasificación de la seguridad de las autopistas y las carreteras principales introducidas en las normas de seguridad de infraestructuras de la Unión revisadas recientemente ⁽⁶⁾, e insta a los Estados miembros a designar tantas carreteras principales en su territorio como sea posible para aumentar el potencial de la nueva Directiva en materia de seguridad vial; pide a los Estados miembros que, de conformidad con la Directiva, establezcan sistemas nacionales para la notificación voluntaria que estén accesibles en línea y a disposición de todos los usuarios de la vía pública, a fin de facilitar la recogida de datos sobre sucesos transmitidos por los usuarios de la vía pública y vehículos, así como cualquier otra información relacionada con la seguridad que el notificador perciba como un peligro real o potencial para la seguridad de las infraestructuras viarias, con vistas a garantizar que los ciudadanos de la Unión aporten una contribución transparente, inmediata y directa a la seguridad; pide a la Comisión y a los Estados miembros que acuerden lo antes posible una metodología para realizar evaluaciones sistemáticas de las carreteras en el conjunto de la red, según lo dispuesto en la revisión del acto mencionado más arriba, incluidos los elementos que sean importantes para la seguridad de los usuarios activos de la vía pública;

8. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que agilicen los trabajos relativos a las especificaciones de la Unión para la eficacia de la señalización y las marcas viales, incluida su ubicación, visibilidad y retrorreflectividad, al objeto de preparar el terreno para un mayor nivel de automatización de los vehículos; recuerda la importancia de la eficacia de la señalización y las marcas viales, incluida su ubicación, visibilidad y retrorreflectividad, especialmente para la eficacia de los sistemas de asistencia al conductor, como los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad y la ayuda para mantenerse en el carril; destaca la importancia de utilizar infraestructuras para construir carreteras evidentes, autoaplicativas y «clementes» para la seguridad de todos los participantes en el tráfico, en particular en zonas peligrosas o con un número significativo de usuarios vulnerables de la vía pública;

9. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que elaboren requisitos de calidad para las infraestructuras para peatones y ciclistas, a fin de hacer frente al insuficiente nivel de seguridad para los usuarios activos de la vía pública; pide a la Comisión que elabore planes de estudios comunes de la Unión para auditores e inspectores de infraestructuras viarias, incluida una formación específica sobre las necesidades de los usuarios vulnerables de la vía pública, como parte de su nuevo foro de auditores europeos de seguridad vial;

10. Señala que los usuarios de la vía pública con movilidad reducida y otras discapacidades tienen necesidades especiales que se deben tener en cuenta a la hora de planificar y construir nuevas infraestructuras viarias; pide a los Estados miembros que apoyen las inversiones en proyectos destinados a hacer que las infraestructuras viarias sean inclusivas y accesibles para todos;

11. Toma nota de que, de acuerdo con la última revisión de las normas de seguridad de las infraestructuras de la Unión, la Comisión está obligada a considerar la revisión de la Directiva 2004/54/CE sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles ⁽⁷⁾ en 2021 a más tardar, y a plantearse la adopción de una nueva propuesta legislativa sobre requisitos mínimos de seguridad para los puentes; pide a la Comisión que siga mejorando la seguridad en el uso de los túneles, por ejemplo organizando campañas de sensibilización y realizando los estudios pertinentes, entre otras medidas;

12. Alienta a la Comisión y a los Estados miembros a que constituyan un grupo de expertos para la elaboración de un marco de clasificación de carreteras por el que los límites de velocidad se adapten mejor al diseño y al trazado de las vías, en consonancia con el enfoque del «Sistema Seguro»;

⁽⁵⁾ DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

⁽⁶⁾ Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 305 de 26.11.2019, p. 1).

⁽⁷⁾ DO L 167 de 30.4.2004, p. 39.

Miércoles 6 de octubre de 2021

13. Aboga por que se adopten medidas para reforzar aún más la seguridad vial en los nodos urbanos y en las zonas suburbanas y rurales, y para mejorar la seguridad operativa a lo largo del ciclo de vida de las infraestructuras críticas, como los túneles y los puentes, al tiempo que se toma en consideración el uso de nuevas tecnologías de seguimiento para las infraestructuras vulnerables, así como para definir objetivos en materia de seguridad y requisitos de calidad específicos en la próxima revisión del Reglamento RTE-T;

14. Pide a los Estados miembros que reconozcan la importancia de un cambio modal hacia modos activos, como los desplazamientos a pie y en bicicleta, y de los modos de transporte público sostenibles como instrumentos importantes para reducir el nivel de peligro en las carreteras, y que destinen inversiones adecuadas a tal fin; acoge con satisfacción, a ese respecto, la puesta en marcha de la iniciativa de la Plataforma para un transporte más seguro, en cuyo marco se solicitan explícitamente mejores estructuras para el transporte sostenible, también para ciclistas y peatones, y para proyectos de mitigación de accidentes; pide a la Comisión y al BEI que pongan en marcha campañas de sensibilización e información con el fin de garantizar que todas las partes interesadas estén bien informadas acerca de las condiciones y tomen en consideración su uso;

15. Pide mayores sinergias entre la red europea de rutas ciclistas EuroVelo y la RTE-T para que las infraestructuras ciclistas sean más seguras y estén mejor conectadas; destaca la importancia de garantizar itinerarios ininterrumpidos a pie y en bicicleta en los proyectos de la RTE-T cuando sea factible; pide a la Comisión que incentive la reconversión de los tramos ferroviarios abandonados y apoye activamente los proyectos de «bicicleta-tren» y la intermodalidad; observa que los nuevos tipos de infraestructura, como las líneas de parada avanzadas, los espacios para bicicletas, las ciclocalles o las carreteras para bicicletas, ofrecen nuevas posibilidades para una movilidad activa segura; destaca que es necesario trabajar para armonizar y hacer cumplir las normas sobre señalización y marcas viales a fin de evitar confusiones y aumentar la seguridad y la facilidad de uso;

16. Considera que la Comisión debe hacer todo lo que le sea posible para garantizar que las infraestructuras para desplazarse en bicicleta y a pie implantadas en los Estados miembros como respuesta a la pandemia de COVID-19 permanezcan y se amplíen con el fin de seguir promoviendo los desplazamientos activos seguros;

17. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que colaboren estrechamente con las regiones y las ciudades para completar las infraestructuras de último tramo que falten y las conexiones intermodales y transfronterizas en toda la RTE-T, permitiendo con ello un uso más fluido y eficiente de las infraestructuras y los servicios y mejorando la seguridad vial;

Vehículos seguros

18. Acoge con satisfacción la reciente revisión del Reglamento sobre la seguridad general de los vehículos, que convertirá en obligatorios en la Unión a partir de 2022 nuevos dispositivos de seguridad avanzada en vehículos, tales como los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad y de advertencia de abandono del carril, con potencial para salvar alrededor de 7 300 vidas y evitar 38 900 lesiones graves de aquí a 2030; pide a la Comisión que adopte actos de Derecho derivado ambiciosos y oportunos, que también deberían incluir la obligación de instalar en todos los vehículos nuevos sistemas inteligentes y de altas prestaciones de asistencia a la velocidad; pide a la Comisión, a ese respecto, que tome en consideración la aplicación práctica de la obligatoriedad de equipar las motocicletas con esos sistemas, así como la viabilidad, la aceptabilidad y las posibles implicaciones para la seguridad vial de la próxima generación de sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad para automóviles, furgonetas, camiones y autobuses;

19. Recuerda la importancia de la innovación en la tecnología de los vehículos, que puede contribuir tanto a mitigar la gravedad de los accidentes como a reducir la probabilidad de que se produzcan mediante dispositivos de seguridad activa y pasiva; pide a la Comisión que revise las futuras normas relativas a los turismos a la luz de los nuevos avances tecnológicos, y que tenga en cuenta los factores que puedan afectar a la seguridad vial, como la masa, la potencia, la velocidad y el tamaño de la zona frontal;

20. Pide a la Comisión que, en la próxima revisión de la homologación de tipo de los vehículos de categoría L, convierta en obligatoria la instalación en las motocicletas de sistemas de frenado antibloqueo; pide a la Comisión que amplíe las categorías de vehículos para los que es obligatoria la instalación del sistema automático de llamadas de emergencia (eCall), con especial atención a los vehículos de motor de dos ruedas;

21. Pide a la Comisión que siga desarrollando los requisitos relativos a la resistencia a los choques para la homologación de vehículos y que los incluya en futuras revisiones legislativas, integrando también los últimos criterios de las pruebas de impacto de Euro NCAP que verifican el impacto de una colisión en otros vehículos y los usuarios vulnerables de la vía pública, con el objetivo de lograr una armonización de las normas mínimas e igualar el nivel de seguridad de los pasajeros;

22. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que apoyen a las ciudades en la creación de bases de datos sobre límites de velocidad, con el fin de promover el despliegue de la tecnología inteligente de asistencia a la velocidad, tal como exige el Reglamento sobre la seguridad general;

Miércoles 6 de octubre de 2021

23. Pone de relieve que el peligro y la frecuencia de los accidentes en los que se ven implicados camiones y usuarios vulnerables de la vía pública podrían reducirse significativamente mediante el uso generalizado de sistemas de asistencia de giro; destaca que dichos sistemas serán obligatorios para los nuevos tipos de camiones en 2022 y para todos los camiones nuevos en 2024; pide a la Comisión que establezca un programa de acción europeo sobre sistemas de asistencia de giro para promover los beneficios de esa tecnología y animar a las partes interesadas a equipar voluntariamente y lo antes posible los vehículos existentes y nuevos con tales sistemas; aplaude las iniciativas que apoyan la introducción voluntaria de sistemas de asistencia de giro obligatorios; pide a la Comisión y a los Estados miembros que aporten respaldo financiero a la instalación de dichos sistemas tanto en los vehículos nuevos como en los existentes;
24. Subraya que la manipulación y el fraude en materia de dispositivos electrónicos de seguridad, como los sistemas avanzados de asistencia a la conducción, plantean riesgos considerables para la seguridad y, por lo tanto, deben abordarse mediante una formación específica para los inspectores sobre el control de la integridad de los programas informáticos;
25. Pide a la Comisión que desarrolle normas relativas a los muñecos para pruebas de impacto más representativas de una serie de elementos, como la edad, el sexo, la corpulencia y la estatura de los usuarios tanto dentro como fuera de los vehículos;
26. Pide a los Estados miembros que prevean incentivos fiscales y solicita a las aseguradoras privadas que propongan sistemas de seguro de automóviles atractivos para la adquisición y el uso de vehículos con las normas de seguridad más estrictas; pide a la Comisión que revise la legislación sobre el etiquetado de los automóviles para incluir información adicional en el punto de venta y en formato digital sobre la calificación de la seguridad de los vehículos nuevos;
27. Acoge con satisfacción el requisito por el que, en virtud del Reglamento de seguridad general revisado, han de ser obligatorios los testigos de los cinturones de seguridad para todos los asientos, y pide a la Comisión que elabore normas relativas a los requisitos de información sobre los parámetros de seguridad de los sistemas de retención infantil; pide a los Estados miembros que emprendan campañas de sensibilización para padres y tutores sobre la seguridad de los menores en el transporte por carretera, a fin de seguir sensibilizando acerca de la necesidad de utilizar los cinturones de seguridad, también en los asientos traseros, habida cuenta de los riesgos para la seguridad que entrañan para los ocupantes muchos de los vehículos que se utilizan actualmente, y que seguirán utilizándose en los próximos años, que no están equipados con la tecnología de testigos de los cinturones de seguridad;
28. Insta a la Comisión, en consonancia con la Resolución del Parlamento Europeo, de 27 de abril de 2021, sobre el informe de ejecución sobre aspectos relativos a la seguridad vial del paquete sobre la inspección técnica de vehículos, a tener debidamente en cuenta los avances técnicos en los dispositivos de seguridad de los vehículos previstas en el nuevo Reglamento sobre la seguridad general, y a incluir los sistemas avanzados de seguridad en el ámbito de aplicación de la próxima revisión del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos para garantizar su verificación en las inspecciones técnicas periódicas; pide, a ese respecto, a las autoridades competentes que garanticen una formación adicional, la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de los inspectores que realizan las inspecciones técnicas periódicas; pide que se establezcan requisitos más estrictos para el diagnóstico automático de los vehículos con el fin de evitar que el mal funcionamiento de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción, que están diseñados para reforzar la seguridad, acaben convirtiéndose en un peligro;
29. Lamenta el hecho de que las disposiciones del Paquete sobre la inspección técnica de vehículos relativas a la inspección de la sujeción de la carga no sean obligatorias; pide a la Comisión que, en la próxima revisión del mencionado paquete, proponga que se refuercen dichas disposiciones;
30. Subraya que es necesario intensificar los esfuerzos para impedir el fraude en los cuentakilómetros, lo que permitiría garantizar la calidad y la seguridad de los vehículos de segunda mano; pide, por tanto, a los Estados miembros que utilicen el sistema de intercambio de información de kilometraje desarrollado por la Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE) de la Comisión, la plataforma MOVEHUB de la UE y su módulo ODOCAR como resultado del proyecto piloto propuesto por el Parlamento sobre un sistema europeo para limitar el fraude en los cuentakilómetros (OREL);
31. Pide a la Comisión que proponga un nuevo marco regulador armonizado respecto para los vehículos automatizados con el fin de garantizar, mediante pruebas exhaustivas, incluidas las que evalúan las condiciones de conducción reales, que los automóviles automatizados funcionen de manera absolutamente segura para sus conductores y otros usuarios de la vía pública, en particular en lo que respecta a su interacción con los vehículos convencionales y los usuarios vulnerables de la vía pública;
32. Pide a la Comisión que, entretanto, evalúe los riesgos para la seguridad vial que conllevan los sistemas de conducción asistida disponibles en la actualidad, tales como la dependencia excesiva y las distracciones de los conductores; pide asimismo a la Comisión que considere la posibilidad de introducir un requisito para equipar los dispositivos móviles y electrónicos de los conductores con un «modo de conducción seguro» y la instalación estándar de otras herramientas tecnológicas para reducir las distracciones durante la conducción;

Miércoles 6 de octubre de 2021

33. Destaca el hecho de que, como se señala en el Plan de acción estratégico de la UE sobre seguridad vial de la Comisión, la contratación pública brinda una interesante oportunidad para influir positivamente en la seguridad vial; pide a la Comisión que tenga explícitamente en cuenta que, en la contratación pública de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, las ofertas económicamente más ventajosas se deben evaluar sobre la base de la mejor relación calidad-precio, que debe incluir también la seguridad de los vehículos, la innovación, la calidad, la sostenibilidad y los aspectos sociales; insta a los Estados miembros y a los poderes adjudicadores a que consideren los aspectos relativos a la seguridad como uno de los principales criterios a la hora de adjudicar los contratos públicos de servicios de transporte por carretera;

34. Observa que los nuevos dispositivos de movilidad personal también suscitan serias inquietudes en relación no solo con la seguridad de los propios dispositivos, sino también con su uso seguro en el tráfico; lamenta que solo unos pocos Estados miembros hayan adoptado legislación al respecto y que la falta de armonización en la Unión pueda generar confusión y dificultar el cumplimiento de las normas locales por parte de los visitantes; pide a la Comisión que considere la posibilidad de adoptar un marco de homologación de tipo para esos nuevos dispositivos de movilidad y elabore orientaciones para los Estados miembros sobre la gestión de las cuestiones de seguridad, incluidas normas de tráfico para el uso de dichos dispositivos; recuerda a la Comisión y a los Estados miembros que es necesario poner en marcha campañas de la Unión y nacionales de sensibilización y educación sobre el uso seguro de los dispositivos de micromovilidad, centrándose especialmente en los usuarios vulnerables de la vía pública, entre ellos los niños, las personas de edad avanzada y las personas con movilidad reducida; pide a la Comisión y a los Estados miembros que intercambien mejores prácticas sobre cómo mejorar el uso seguro de los dispositivos de micromovilidad;

35. Pide a la Comisión que actualice los requisitos del banco de datos comunitario sobre los accidentes de circulación en carretera (CARE), e incluya la identificación de los accidentes de los dispositivos de micromovilidad, como los patinetes eléctricos y las bicicletas eléctricas; pide a los Estados miembros que apliquen medidas preventivas concretas de seguridad a escala nacional, regional o local sobre la base de la información contenida en la base de datos CARE;

Uso seguro de las carreteras

36. Observa que, según un estudio de la Comisión, se estima que el alcohol está implicado en una proporción en torno al 25 % del total de muertes en carretera, mientras que las drogas lo están en el 15 %⁽⁸⁾; señala que la recomendación de la Unión sobre la tasa de alcohol en sangre permitida data de 2001; pide a la Comisión que actualice sus recomendaciones e incluya en ellas un límite marco de tolerancia cero para la conducción bajo los efectos del alcohol, y que introduzca una recomendación de la Unión de tolerancia cero con respecto a las drogas psicoactivas ilegales y normas para la aplicación de la legislación sobre conducción bajo los efectos de las drogas en carretera; señala que armonizar las tasas de alcohol en sangre permitidas en la Unión para todas las categorías de vehículos facilitará las comparaciones en el marco de los indicadores clave de rendimiento sobre conducción en estado sobrio; pide a la Comisión que elabore directrices sobre el etiquetado de los medicamentos que afectan a la capacidad de las personas para conducir un vehículo y que ponga en marcha campañas de información para sensibilizar a ese respecto a los servicios médicos, incluidos los médicos de familia; solicita a la Comisión que también incluya en las recomendaciones revisadas orientaciones sobre la instalación de dispositivos antiarranque en caso de alcoholemia, centrándose especialmente en los infractores reincidentes, los infractores sin antecedentes autores de infracciones graves y todos los conductores profesionales;

37. Señala que el exceso de velocidad es un factor clave en aproximadamente el 30 % de los accidentes de tráfico mortales y un factor agravante en la mayoría de los accidentes; pide a la Comisión que presente una recomendación para aplicar límites de velocidad seguros, en consonancia con el enfoque del «Sistema Seguro» para todos los tipos de carretera, como velocidades máximas por defecto de 30 km/h en las zonas residenciales y en las zonas con un elevado número de ciclistas y peatones, con la posibilidad de establecer límites más elevados en las arterias principales con la protección adecuada para los usuarios vulnerables de la vía pública; pide a los Estados miembros que den prioridad a la inversión en el control de la velocidad y la comunicación de alta calidad sobre el lugar central que ocupan la velocidad y su gestión; pide a los Estados miembros que apliquen sanciones que disuadan de sobrepasar los límites de velocidad, incluidos sistemas de penalización por puntos, y que consideren la posibilidad de prever cursos de sensibilización sobre la velocidad para rehabilitar a los infractores reincidentes;

38. Observa que, según estimaciones de la Comisión⁽⁹⁾, en la Unión se detectan cada año diez millones de infracciones de tráfico de primer orden relacionadas con el exceso de velocidad, la inobservancia de los semáforos en rojo y la conducción bajo los efectos del alcohol cometidas por no residentes; reconoce los avances realizados desde 2015 en el establecimiento de un marco para el cumplimiento transfronterizo de las normas relativas a las infracciones de tráfico, pero lamenta que el marco establecido en la Directiva sobre el cumplimiento transfronterizo de las normas relativas a las

⁽⁸⁾ Estudio de la Comisión, de 18 de febrero de 2014, sobre el uso de dispositivos antiarranque en caso de alcoholemia para prevenir el consumo de alcohol al volante.

⁽⁹⁾ Evaluación inicial de impacto de la Comisión, de 15 de marzo de 2019, sobre la revisión de la Directiva sobre el cumplimiento transfronterizo de las normas relativas a las infracciones de tráfico.

Miércoles 6 de octubre de 2021

infracciones de tráfico no garantice adecuadamente la investigación de las infracciones con vistas a la ejecución de las sanciones o al reconocimiento de las resoluciones correspondientes; estima que un mejor cumplimiento transfronterizo de las normas de tráfico incrementaría su observancia y actuaría como elemento disuasorio, reduciéndose por ese medio las conductas peligrosas y mejorándose la seguridad vial; pide, a ese respecto, a la Comisión que aborde las cuestiones mencionadas más arriba en la próxima revisión de la Directiva, evalúe la cuestión del reconocimiento mutuo de las privaciones del derecho a conducir y de los puntos de penalización, y revise el ámbito de aplicación de la Directiva al objeto de incluir la aplicación de peajes para prevenir la conducción peligrosa y mantener la calidad de las infraestructuras;

39. Recuerda que en la Directiva sobre el permiso de conducción se establece un modelo armonizado de permiso de la Unión y se introducen requisitos mínimos para su obtención; señala que será necesario ir actualizando la Directiva respecto de los nuevos avances tecnológicos en materia de vehículos e infraestructuras y automatización de los vehículos, así como en los programas de formación, especialmente para los conductores profesionales; pide a la Comisión que desarrolle unas normas mínimas para la formación de los conductores y la educación en materia de seguridad vial, con una armonización gradual de la forma, el contenido y los resultados de los cursos de conducción en toda la Unión, y que estudie la posibilidad de incluir en la próxima revisión de la Directiva la matriz de objetivos para la educación de los conductores, compuesta de tres categorías: conocimientos y capacidades, factores que aumentan el riesgo y autoevaluación; pide además que se introduzca un sistema gradual para la obtención del permiso de conducción que anime a los conductores principiantes a adquirir más experiencia en capacidades de orden superior, como el tráfico a la vista, la autoevaluación y la percepción del riesgo, y a limitar ciertas actividades de alto riesgo como la conducción de noche y con pasajeros, teniéndose también en cuenta las necesidades en materia de movilidad de las personas que viven en zonas alejadas y con un acceso limitado al transporte público; solicita además a la Comisión que armonice en mayor medida las normas mínimas para los instructores de conducción, incluyendo formación periódica, formación en percepción del riesgo, educación mínima más estricta y capacidades de comunicación; observa con preocupación que se han notificado casos de emisión irregular de permisos de conducción en varios Estados miembros, y pide a la Comisión que lleve un seguimiento de este asunto;

40. Pide a la Comisión que evalúe la posibilidad de convertir en obligatorios la formación y los exámenes teóricos y prácticos para obtener el permiso de conducir para todas las categorías de vehículos de motor de dos ruedas;

41. Pide a la Comisión que desarrolle indicadores clave de rendimiento sobre la impartición en los Estados miembros de educación en materia de seguridad vial y movilidad, y que desarrolle herramientas de la Unión para diseñar, implementar y evaluar dicha educación; anima a todos los Estados miembros a garantizar la impartición de una educación de alta calidad en materia de seguridad vial que comience en el colegio y que forme parte del aprendizaje permanente;

42. Señala que la pandemia de COVID-19 ha provocado la expansión del sector del reparto a domicilio y, en concreto, al uso de furgonetas y vehículos de motor de dos ruedas, como los ciclomotores y las bicicletas, lo que ha impulsado la aparición de nuevos tipos de trabajo a través de plataformas en línea y de modelos de negocio; pide a la Comisión que vele por que los conductores profesionales de furgonetas reciban una formación adecuada, y que aborde la cuestión de la fatiga y el exceso de velocidad de los conductores de furgonetas, en particular como consecuencia del gran aumento del número de entregas a domicilio; pide asimismo a la Comisión que considere la posibilidad de endurecer el régimen de inspección técnica de vehículos y de introducir la obligación de realizar controles adicionales para las camionetas utilizadas por los proveedores de servicios de paquetería una vez alcanzado un kilometraje específico, y que también considere la posibilidad de ampliar esa obligación a otros vehículos de esas categorías utilizados con otros fines comerciales, en el marco de la revisión del paquete sobre la inspección técnica de vehículos; pide a la Comisión que presente una recomendación sobre la seguridad del personal de reparto, con requisitos para que los empleadores y las empresas garanticen el suministro y el uso de equipos de seguridad y de vehículos seguros, así como la formación sobre las herramientas digitales que podrían tener que usar, como aplicaciones y plataformas interactivas;

43. Expresa su profunda inquietud en relación con la fatiga de los conductores en el transporte comercial de mercancías y de pasajeros como causa de accidentes de tráfico; pide a ese respecto a la Comisión que vele por que la Directiva 89/391/CEE del Consejo relativa a la seguridad y la salud de los trabajadores ⁽¹⁰⁾ se aplique correctamente en lo que respecta a la seguridad vial; pide a la Comisión que introduzca un indicador clave de rendimiento sobre la fatiga de los conductores en el transporte comercial de mercancías y de pasajeros; pide a la Comisión y a los Estados miembros que aumenten el número de zonas de estacionamiento seguras en la RTE-T y velen por que estén adaptadas a las necesidades de los conductores, y que faciliten información sobre su disponibilidad a través de un sitio web actualizado y de fácil utilización; pide a la Comisión que evalúe si la instalación de acondicionadores de aire o de sistemas equivalentes de climatización en las

⁽¹⁰⁾ DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

Miércoles 6 de octubre de 2021

cabinas de los vehículos pesados de transporte de mercancías podría tener un impacto positivo en la fatiga de los conductores y en la seguridad vial, habida cuenta de que dichos sistemas pueden funcionar independientemente del motor principal;

44. Destaca que una respuesta eficaz y completa tras ocurrir un accidente incluye, además de la atención médica y la rehabilitación, la prestación de apoyo mental y social, el reconocimiento de las víctimas y una investigación exhaustiva para determinar las causas de los accidentes y medidas para impedir que vuelvan a ocurrir en el futuro, así como procedimientos penales y civiles cuando proceda; pide a los Estados miembros que estrechen la colaboración entre sus autoridades de seguridad vial y el sector sanitario para velar por la correcta utilización de los carriles de emergencia a fin de agilizar las operaciones de rescate; pide a la Comisión y a los Estados miembros que prevean una financiación suficiente para desarrollar una infraestructura de emergencia eficaz, que incluya servicios médicos por aire, particularmente en las regiones periféricas, montañosas e insulares; solicita a la Comisión que en la futura revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción convierta en obligatoria la formación en primeros auxilios; pide a los Estados miembros que incluyan el concepto de carriles de emergencia en sus códigos nacionales de la circulación y que pongan en marcha nuevas campañas de sensibilización; recuerda la importancia de realizar un seguimiento eficaz de las víctimas;

45. Pide a los Estados miembros que desarrollen sus redes principales de asistencia a accidentados y adopten directrices para la cooperación mutua a fin de que los servicios de urgencia puedan transportar rápidamente a los pacientes, también a través de las fronteras;

46. Subraya que una aplicación deficiente de las normas del tráfico vial socava los esfuerzos para lograr la «Visión Cero»; anima a los Estados miembros a establecer objetivos anuales en materia de aplicación y cumplimiento en sus planes de seguridad vial, a garantizar la financiación adecuada de dichos planes, y a realizar y hacer público un seguimiento anual en el que se analicen los objetivos cumplidos y los resultados obtenidos; subraya que solo unas actuaciones de ejecución bien explicadas, ampliamente difundidas y coherentes, así como la educación mediante la aplicación de la ley pueden influir duraderamente en el comportamiento al volante; observa que la eficacia aumenta aún más si la gestión de las multas por las infracciones detectadas está ampliamente automatizada;

47. Señala que utilizar un teléfono móvil u otros dispositivos electrónicos mientras se conduce o se circula en bicicleta reduce significativamente la capacidad para conducir y juega un papel en el 10-30 % de los accidentes de tráfico; pide a los Estados miembros que introduzcan sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, incluidas sanciones no económicas, por el uso del teléfono móvil, a fin de sensibilizar en mayor medida acerca de los riesgos conexos y mejorar la aplicación de las normas;

Un marco idóneo para el futuro

48. Pone de relieve que los factores externos y las tendencias sociales emergentes plantean retos sin precedentes para la seguridad vial en el marco de la estrategia de la Unión para 2030 y más allá; señala que la Unión debe allanar el camino para que los vehículos conectados y automatizados se implanten a su debido tiempo, y debe evaluar los riesgos que podrían derivarse de la combinación de esos tipos de vehículos con los de tipo tradicional en un contexto de tráfico mixto y con usuarios vulnerables de la vía pública; pide a la Comisión que evalúe plenamente el impacto del mayor número de vehículos automatizados en el tráfico en las zonas urbanas y en el medio ambiente; subraya que podría ser necesario mejorar las infraestructuras para garantizar que los vehículos automatizados y semiautomatizados funcionen de manera segura, al tiempo que se mejora la seguridad de los vehículos convencionales y, por tanto, se beneficia a todos los usuarios de la vía pública;

49. Pide a los Estados miembros que establezcan planes de desguace de vehículos en condiciones ecológicas para incentivar la compra y el uso de vehículos más seguros, limpios y eficientes en materia de energía, así como la renovación de los parques de vehículos públicos y de vehículos privados; pide a la Comisión y a los Estados miembros que colaboren con el BEI para estudiar nuevos regímenes de financiación a fin de facilitar la inversión en servicios de transporte seguros y sostenibles, así como en parques de vehículos seguros y sostenibles;

50. Señala que los datos desempeñarán un papel fundamental en la mejora de la seguridad vial; recuerda que los datos internos de los vehículos son extremadamente valiosos para la gestión del tráfico, las inspecciones técnicas y el análisis de los accidentes; pide a la Comisión que establezca un marco para acceder a los datos internos de los vehículos más allá del mercado de reparación, de conformidad con el Reglamento general de protección de datos ⁽¹¹⁾, exclusivamente a efectos de la investigación sobre accidentes y la inspección técnica de vehículos; destaca, a ese respecto, la importancia de los datos digitales almacenados en los registradores de datos de eventos para la realización de análisis exhaustivos de accidentes con

⁽¹¹⁾ DO L 119 de 4.5.2016, p. 1.

Miércoles 6 de octubre de 2021

el fin de mejorar la seguridad vial; pide a la Comisión que vele por que se hayan de registrar y almacenar en los registradores de datos todos los elementos pertinentes para el análisis exhaustivo de accidentes y la investigación sobre seguridad vial (incluidas la ubicación, la fecha y la hora);

51. Recuerda que, aunque la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre todos los agentes y autoridades pertinentes a escala de la Unión, nacional y local, la Unión debe ejercer un fuerte liderazgo para garantizar que la seguridad vial siga siendo una prioridad en el transporte por carretera, contribuyendo a cerrar la brecha de seguridad vial entre los Estados miembros y a garantizar que la Unión sigue siendo un líder mundial en ese ámbito; destaca la responsabilidad de la Unión de promover la cooperación y el intercambio de mejores prácticas con terceros países, como el Reino Unido, con el fin de aplicar la Declaración de Estocolmo sobre seguridad vial; pide a la Comisión y a los Estados miembros que velen por que los objetivos de la política de seguridad vial de la Unión se apliquen a toda la programación exterior pertinente, y que desarrollen un sistema eficaz de intercambio de información sobre infracciones de tráfico con los países vecinos no pertenecientes a la Unión a fin de mejorar el cumplimiento, garantizando al mismo tiempo que todo intercambio de información esté sujeto a salvaguardias, auditorías y condiciones de supervisión estrictas, dentro del pleno respeto de las normas de la Unión aplicables;

52. Pide a la Comisión que, en vista de la próxima revisión del Paquete sobre movilidad urbana, promueva sinergias entre las medidas de seguridad y de sostenibilidad en las zonas urbanas; solicita a ese respecto que se vuelva a dar prioridad a las infraestructuras de transporte en las zonas urbanas, por ejemplo modificando el uso dado a los espacios públicos, apartándose del transporte individual motorizado en favor de modos de transporte sostenibles, más seguros y saludables, como el transporte público, los desplazamientos a pie y en bicicleta, a la vez que se tienen las necesidades especiales de los usuarios vulnerables de la vía pública, como los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada; anima a destinar mayores inversiones y cofinanciación a través de los instrumentos de financiación de la Unión para las zonas de aparcamiento y otras zonas de conexión de movilidad en la entrada a las zonas urbanas, que faciliten el acceso a los diferentes modos de transporte público, a la vista de la necesidad de reducir la congestión urbana y las emisiones de CO₂; acoge con satisfacción la intención del BEI de apoyar ambiciosos programas de inversión a fin de ayudar a las autoridades públicas a impulsar la movilidad sostenible a nivel local y regional, como los planes de movilidad urbana sostenible y los proyectos de transporte público; pide a la Comisión que integre mejor los objetivos y medidas de seguridad vial de la Unión en las directrices sobre los planes de movilidad urbana sostenible mediante el seguimiento y la promoción de las mejores prácticas, incluido el establecimiento de un indicador sobre el uso de la financiación de la Unión para mejorar de manera eficaz la seguridad vial urbana;

53. Observa que las zonas rurales representan aproximadamente el 83 % del territorio de la Unión y albergan al 30,6 % de su población; señala que las zonas rurales y las zonas escasamente pobladas en particular carecen de infraestructuras de transporte de calidad y de servicios regulares de transporte público colectivo, lo que repercute directamente en la seguridad vial; señala además que el 54 % de las muertes en accidentes de tráfico se producen en carreteras rurales; subraya que la mejora de la accesibilidad, la conectividad y la seguridad vial en las zonas rurales debe ser parte integrante de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente; pide a la Comisión que tenga en cuenta esto último en su próxima comunicación sobre una visión a largo plazo para las zonas rurales;

54. Destaca la necesidad de promover un enfoque integrado para alcanzar los objetivos fijados en la «Visión Cero» e impulsar la colaboración intersectorial, incluyendo a las ONG, la sociedad civil y las empresas y la industria a escala regional, nacional y de la Unión; pide a las empresas y a las pymes que, en consonancia con la Declaración de Estocolmo, sigan adelante con la consecución de la seguridad vial aplicando los principios de un sistema seguro a toda su cadena de valor, incluidas las prácticas internas a lo largo de los procesos de contratación pública, producción y distribución, y que incluyan la información sobre los resultados en materia de seguridad en sus informes de sostenibilidad y en sus sitios web oficiales; pide asimismo a las empresas y a las pymes que, cuando proceda, proporcionen formación específica sobre seguridad vial a sus conductores y consideren la posibilidad de crear la función de «gestor de la movilidad» para coordinar y optimizar sus necesidades en materia de movilidad para el transporte de mercancías y trabajadores a lo largo de toda la cadena logística;

55. Pide a la Comisión que coopere con los Estados miembros, la sociedad civil y otras partes interesadas clave en el desarrollo de una cultura de seguridad vial a escala europea; acoge con satisfacción la puesta en marcha del premio de la Unión Europea a la seguridad vial urbana como parte integrante de la Semana Europea de la Movilidad, así como la remodelación de la plataforma de la Carta europea de la seguridad vial, que es la mayor plataforma de la sociedad civil en materia de seguridad vial; pide a la Comisión que organice la iniciativa del «Año Europeo de la Seguridad Vial» en los próximos años como parte del marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030; aboga además, en el contexto del Año europeo por unas ciudades más verdes en 2022, por la implantación, la financiación y el seguimiento de la etiqueta de ciudad más segura, que debe estar basada en los criterios de los más altos niveles de seguridad vial para todos los usuarios y de espacios públicos más habitables, incluida una mejor calidad del aire y menores emisiones de CO₂;

Miércoles 6 de octubre de 2021

56. Tiene presente el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico, que se celebra cada tercer domingo de noviembre para recordar a los numerosos millones de personas fallecidas o heridas de gravedad en las carreteras de todo el mundo, para agradecer a los servicios de urgencia la labor que realizan y para reflexionar sobre la carga y el coste enormes que esta catástrofe diaria y continua representa para las familias, las comunidades y los países; reconoce formalmente ese día y pide al Consejo Europeo y a la Comisión que hagan lo propio celebrando un acto anual apoyado por las tres instituciones;

57. Opina que, para aplicar adecuadamente los próximos pasos de la política de seguridad vial de la Unión en el marco de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, se requieren nuevas capacidades en el ámbito de la seguridad vial, particularmente por lo que se refiere a las funciones de coordinación, supervisión y evaluación y al apoyo técnico para la estrategia global; pide a ese respecto a la Comisión que considere la posibilidad de crear una agencia europea del transporte por carretera para apoyar un transporte por carretera sostenible, seguro e inteligente o, caso de no ser factible, que confíe esa labor a una agencia existente;

o

o o

58. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión y a los Gobiernos y los Parlamentos de los Estados miembros.
