

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión — Programa de acción europeo de seguridad vial — Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida»

(COM(2003) 311 final)

(2004/C 80/21)

El 2 de junio de 2003, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la comunicación mencionada.

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 24 de noviembre de 2003 (ponente: Sr. Simons).

En su 404º Pleno de los días 10 y 11 de diciembre de 2003 (sesión del 10 de diciembre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 112 votos a favor y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. Con esta Comunicación, la Comisión se propone dotar de contenido el objetivo fijado en el Libro Blanco sobre la política europea de transportes de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico de aquí al año 2010.

1.2. Los objetivos de este programa de acción son los siguientes:

- inducir a los usuarios a mejorar su comportamiento;
- garantizar unos vehículos más seguros;
- mejorar las infraestructuras viarias.

1.3. En este programa, la Comisión enumera una serie de medidas concretas, que van desde la elaboración de unas guías técnicas hasta la recopilación y el análisis de los datos sobre accidentes. A modo de ejemplo, el Comité señala a continuación únicamente las medidas en relación a las cuales se le ha solicitado, o se le solicitará próximamente, su dictamen:

- Aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas⁽¹⁾
- La formación de los conductores profesionales de mercancías y de viajeros por carretera⁽²⁾
- Requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras⁽³⁾

- Las tecnologías de la información y las comunicaciones al servicio de vehículos seguros e inteligentes⁽⁴⁾ (TEN/164) (trabajos en curso)
- Controles en carretera⁽⁵⁾ (TEN/166) (trabajos en curso)
- Permiso de conducción⁽⁶⁾ (TEN/167) (trabajos en curso)
- Los vehículos de motor, en cuanto a los asientos, sus anclajes y reposacabezas⁽⁷⁾ (INT/198) (trabajos en curso)
- Anclajes de los cinturones de seguridad de los vehículos a motor⁽⁸⁾ (TEN/199) (trabajos en curso)
- Cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor⁽⁹⁾ (INT/200) (trabajos en curso)

1.4. Por último, la Comisión propone un compromiso solemne, consistente en la adhesión a una carta europea de la seguridad vial, a todas las personas que posean una parcela de autoridad, un poder de decisión, un poder económico o social o un mandato de representación. Además de obligarse a respetar principios universales, los signatarios se comprometerán a llevar a la práctica medidas específicas. Los compromisos contraídos se harán públicos y se supervisará su cumplimiento.

2. Observaciones generales

2.1. El Comité considera que en estos momentos únicamente puede presentar un dictamen sucinto que esboza el marco en el que deben aplicarse las medidas concretas. Tan pronto como la Comisión presente sus nuevas propuestas para la consecución de los objetivos, el Comité expresará, por supuesto, sus puntos de vista al respecto.

(1) COM(2000) 815 final — 2000/0315 (COD), DO C 260 de 17.9.2001, p. 30.

(2) COM(2001) 56 final — 2001/0033 (COD), DO C 260 de 17.9.2001, p. 90.

(3) COM(2002) 769 final — 2002/0309 (COD), DO C 220 de 16.9.2003, p. 26.

(4) COM(2003) 542 final.

(5) COM(2003) 628 final.

(6) COM(2003) 621 final — 2003/0252 (COD).

(7) COM(2003) 361 final — 2003/0128 (COD).

(8) COM(2003) 362 final — 2003/0136 (COD).

(9) COM(2003) 363 final — 2003/0130 (COD).

2.2. El Comité considera que el programa de acción de la Comisión representa una señal política muy clara dirigida a los Estados miembros para que centren sus esfuerzos en cumplir el objetivo del programa, pese a las posibles deficiencias que contenga. La resolución del Consejo del pasado 5 de junio muestra que la señal se ha captado; ahora se espera su aplicación práctica.

2.3. El Comité suscribe plenamente el interés de la Comisión por reducir el número de víctimas de accidentes de tráfico, pero desea formular también una serie de observaciones, a fin de reforzar la aplicabilidad del programa.

2.4. Por ejemplo, el Comité echa en falta una referencia a los dictámenes del Comité de 1997 ⁽¹⁾ y 2000 ⁽²⁾, y sobre todo una evaluación del segundo programa de acción europeo en materia de seguridad vial. El Comité considera que se podrían extraer lecciones muy valiosas de las experiencias del pasado.

2.5. El Comité considera bastante ambicioso el objetivo de la Comisión, es decir, la reducción para el año 2010 del número de víctimas mortales de accidentes de tráfico a la mitad con respecto a 2000. A juicio del Comité, si bien esta meta pudiera ser en sí alcanzable, debería incluir un objetivo concreto, por ejemplo «20 000 muertos menos para el año 2010», en lugar del término, más vago y descontextualizado, de «la mitad».

2.6. A juicio del Comité, el enfoque de la Comisión —un plan de acción específico en el que el principio de subsidiariedad se aplique rigurosamente de modo que todos los interesados, en sus diversas esferas de competencia, dispongan de un marco de acción claramente determinado— es adecuado para que los Estados miembros no se amparen en el principio de subsidiariedad para oponerse a la adopción de medidas concretas o para aplicarlas de modo insuficiente.

2.7. El objetivo mencionado en el punto 2.4 se formuló en el año 2001, es decir, antes de que la Unión Europea hubiera tomado la decisión referente a la ampliación de la Unión. Por consiguiente, a juicio del Comité, la Comisión deberá efectuar un balance intermedio en el año 2006 acompañado de propuestas adicionales, dado que en los nuevos Estados miembros el número anual de víctimas mortales por accidentes de tráfico asciende a 12 000 y que, con mayores esfuerzos conjuntos, esta cifra puede reducirse sensiblemente.

2.8. La Comisión plantea la necesidad de adoptar las medidas necesarias para alcanzar el objetivo fijado, que van desde las destinadas a mejorar el comportamiento de los usuarios, a las que pretenden mejorar la seguridad de los vehículos y mejorar también las infraestructuras viarias eliminando sus «puntos negros». Dado que la gran mayoría de los accidentes es atribuible a errores humanos, en opinión del Comité hay que prestar atención a mejorar la observancia de las normas de conducción vigentes que afectan directamente a los usuarios.

2.9. El Comité considera que la propuesta de la Comisión de suscribir una carta europea para la introducción de medidas específicas obtendrá mejores resultados si la UE contribuye de una u otra forma a la introducción de las citadas medidas específicas.

3. Observaciones específicas

3.1. El Comité coincide con la Comisión en que los Estados miembros son muy reticentes con respecto a las medidas que deben tomarse a escala comunitaria en el ámbito de la seguridad vial, lo que es sin duda lamentable, teniendo en cuenta la gravedad del problema y la división de las responsabilidades y los diferentes aspectos de la seguridad vial entre diferentes instancias administrativas. La Comisión pone como ejemplo la armonización de la tasa máxima de alcoholemia, un tema que está sobre el tapete desde hace doce años, a pesar de que un informe de la Comisión afirma que el consumo de alcohol interviene en el 25 % de los accidentes mortales de carretera. A ellos contribuye también, cada vez más, el consumo de drogas.

3.2. En su dictamen de 2001 ⁽²⁾, el Comité aboga por una armonización de los controles de drogas y alcohol en la UE en beneficio de la mejora de la seguridad vial. Una vez más, el Comité insta vivamente a la Comisión a que dedique esfuerzos a este fin y a que en particular pida al Consejo que adopte definitivamente una decisión adecuada.

3.3. Como se señala en el punto 3.9 del presente proyecto de dictamen, el Comité llama la atención sobre las cuatro causas que motivan el 37,5 % de los accidentes mortales, para las que podrían dar buenos resultados determinadas acciones, respecto a las cuales la Comisión debería establecer prioridades. Además, el Comité estima que la rentabilidad constituye un principio importante y que las medidas de aplicación indicadas en la Comunicación de la Comisión deberían ser objeto de un análisis de coste y beneficios.

3.4. El Comité opina que es importante efectuar un análisis más detallado de los accidentes, para poder dar con las medidas adecuadas. Para ello debería realizarse una especie de mapa de accidentes y sus causas, a fin de poder tener una perspectiva de la situación. Además, el Comité desea señalar que el funcionamiento de las medidas o el control de las mismas mejoraría en el conjunto de la UE si éstas se aplicaran y controlaran de manera armonizada en todos los Estados miembros; por ejemplo, la armonización de los límites de velocidad, la tasa máxima de alcoholemia, la política de sanciones, etc.

⁽¹⁾ DO C 73 de 9.3.1998, p. 66.

⁽²⁾ DO C 14 de 16.1.2001, p. 30.

⁽³⁾ DO C 14 de 16.1.2001, p. 30.

3.5. El Comité apoya las medidas propuestas por la Comisión para el programa de acción, que van desde la armonización de las medidas de control a la formación y la información permanentes, y la introducción de un permiso de conducción basado en un sistema de puntos. Especialmente, el Comité desea subrayar, por una parte, la importancia de una buena formación de los conductores, y, por otra parte, la de los cursos complementarios, en el marco de la «formación permanente», destinados a todos los conductores de vehículos de motor, con independencia de su edad. Además, el Comité llama la atención sobre un aspecto que considera que se ha pasado por alto, a saber, el de los conductores agresivos. Convendría prestar más atención a este grupo de conductores, en el marco de un programa de seguridad vial. Obviamente, deben aprovecharse al máximo las ventajas que ofrecen los avances técnicos en el diseño de vehículos y la educación de los usuarios a través de un programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles (EuroNCAP).

3.6. Desde un punto de vista técnico, es preciso fomentar la instalación de mecanismos de advertencia en los vehículos que aún no dispongan de ellos. Sin ánimo de exhaustividad, en el caso de los vehículos particulares podría pensarse en señales de advertencia o sonoras en caso de que no se lleven puestos los cinturones de seguridad, incluso en los asientos traseros, de exceso de velocidad o de baja presión de los neumáticos. En los vehículos de carga, podría citarse la incorporación de bandas reflectantes en los laterales y la parte trasera.

3.7. Además de los aspectos arriba citados sobre el diseño de los vehículos y el comportamiento de los conductores, el Comité opina también que a la hora de crear y mejorar las infraestructuras físicas es preciso prestar atención a los aspectos específicos de seguridad del tráfico, como la prevención y detección de los llamados «puntos negros» y la armonización de la señalización en los Estados miembros. La información puede obtenerse mediante la elaboración de un mapa de «accidentes mortales» con indicación de los «puntos negros», acompañado además de un análisis de las causas de los accidentes en cada punto negro. Este mapa después puede compararse con la carta de la seguridad vial para poder tomar medidas cuando sea necesario. Como complemento debe difundirse información sobre las campañas de información que han tenido éxito, como la campaña BOB (siglas de «Bewust Onbeschonken Bestuurder»: conductor conscientemente sobrio), llevada a cabo en Bélgica. Además, el Comité desea llamar la atención sobre el excelente trabajo realizado por la organización Euro-Rap⁽¹⁾ en la reducción del número de víctimas. Esta organización publica un mapa de carreteras de los diferentes países europeos, en el que se indica el nivel de riesgo en las diferentes carreteras. Dicho mapa se basa en el número de accidentes.

3.8. La Comisión presta amplia atención a las medidas que ya se han tomado o que se están preparando en lo que respecta al transporte profesional de mercancías y de viajeros. En principio, estas medidas fomentan la seguridad de los usuarios, porque los conductores profesionales, por definición, pasan más tiempo en la carretera y por tanto tienen más ocasiones

de sufrir accidentes. Las causas que producen los accidentes por desgracia todavía no se han investigado lo suficiente. Por tanto, el Comité acoge con satisfacción las propuestas que plantea la Comisión en su Comunicación destinadas a crear un observatorio europeo de la seguridad vial, una de cuyas tareas principales será el análisis de los accidentes de tráfico.

3.9. El Comité desea señalar que de los 40 000 accidentes mortales, 15 000 son consecuencia del exceso de alcohol, de la velocidad, de no llevar puesto el cinturón de seguridad, o bien de una combinación de estos factores. A juicio del Comité, con vistas a la eficacia, lo más productivo sería adoptar medidas específicas dirigidas a estos factores, combinados con información complementaria sobre los «puntos negros».

3.10. Además, el Comité señala que el objetivo de la Comisión, reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en las carreteras de aquí al año 2010, es un objetivo cuyos «frutos» se cosecharán sobre todo en los países en los que de momento no se reconoce de modo suficiente la importancia de las medidas de seguridad vial. Es en los países que han alcanzado ya buenos resultados en los que más difícil resulte reducir el número de víctimas, lo que naturalmente no significa que no haya que hacer nada.

3.11. La Comisión propone la creación de un observatorio europeo de la seguridad vial como organismo interno. El Comité puede estar de acuerdo con la creación de dicho observatorio, pero con la condición expresa de que sea un organismo independiente de la Comisión y cuente con un presupuesto suficiente.

3.12. El Comité desea llamar la atención sobre el peligro que para la seguridad vial comporta el uso del teléfono móvil en el automóvil, al menos cuando no se utiliza el accesorio de «manos libres». Por esta razón, insiste en que es necesario llevar a cabo un adecuado control al respecto.

3.13. En su versión neerlandesa, el título de la Comunicación de la Comisión no incluye la noción de que las «víctimas de accidentes de tráfico» lo son de carretera, cosa que sí ocurre, por ejemplo, en la versión francesa. Como en neerlandés el término «tráfico» (*verkeer*) también hace referencia al tráfico aéreo, marítimo y fluvial, la Comisión debería modificar el título de la comunicación en consecuencia.

4. Síntesis y conclusiones

4.1. El Comité acoge muy favorablemente el programa de acción europeo de seguridad vial presentado por la Comisión. Asimismo expone una serie de observaciones críticas y sugerencias destinadas a reforzar su programa de acción.

4.2. El Comité lamenta que la Comisión no haga una evaluación del segundo programa de acción en materia de seguridad vial, con el fin de que en la elaboración de este tercer programa se puedan extraer conclusiones de la experiencia adquirida. Asimismo, el Comité echa en falta una serie de objetivos concretos y prioridades.

(1) European Road Assessment Programme (Programa europeo de evaluación vial).

4.3. Debido a la adhesión de diez nuevos Estados miembros en 2004, el Comité opina que en el año 2006 debería efectuarse un balance intermedio acompañado de propuestas de medidas complementarias.

4.4. La carta europea de la seguridad vial que propone la Comisión tendrá mucho más éxito, a juicio del Comité, si las medidas que propone van acompañadas de algún tipo de apoyo de la UE.

4.5. El Comité llama la atención sobre el hecho de que los «frutos» se cosecharán principalmente en los países en los que las medidas adoptadas hasta ahora no han tenido suficiente efecto, y estima que aquellos países en los que se han registrado avances notables en los últimos años, los «frutos» podrían ser

en comparación de menor importancia, lo que naturalmente no significa que no haya que hacer nada.

4.6. En lo que respecta a la aplicación concreta, el Comité propone crear mapas de «accidentes mortales», y analizar en particular los llamados «puntos negros» y la cifra de accidentes que se produzcan en ellos, con el fin de poder adoptar medidas adecuadas.

4.7. La propuesta de la Comisión de crear un observatorio europeo de la seguridad vial puede contar con el apoyo del Comité, siempre cuando este organismo sea independiente y se garantice que cuenta con un presupuesto suficiente. En este sentido, parte del principio de que el observatorio utilizará los conocimientos de las organizaciones existentes, como Euro-Rap.

Bruselas, 10 de diciembre de 2003.

El Presidente

del Comité Económico y Social Europeo

Roger BRIESCH
