

Dictamen del Comité de las Regiones 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»

(2004/C 109/02)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

Vista la «Comunicación de la Comisión — Programa de acción europeo de seguridad vial» (COM(2003) 311 final),

Vista la Decisión de la Comisión Europea, de 2 de junio de 2003, de consultarle sobre dicho asunto, de conformidad con el apartado 1 del artículo 265 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la decisión de su Mesa, de 14 de mayo de 2002, de elaborar un dictamen al respecto y encargar a la Comisión de Política de Cohesión Territorial la preparación del mismo,

Visto su Dictamen anterior sobre el «Libro Blanco — La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad» (COM(2001) 370 final, CDR 54/2001 fin ⁽¹⁾),

Visto su Dictamen anterior sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones - Prioridades de la seguridad vial de la UE - Informe de situación y clasificación de las acciones» (COM(2000) 125 final, CDR 166/2000 fin ⁽²⁾),

Visto el proyecto de Dictamen (CDR 184/2003 rev. 2) aprobado por la Comisión de Política de Cohesión Territorial el 3 de diciembre de 2003 (ponente: Sr. Royston BRADY (Miembro del Ente Regional de Dublín, IE-AE)),

Considerando lo siguiente:

- 1) La seguridad vial atañe directamente a la totalidad del territorio de la Unión Europea y de sus habitantes. El coste financiero de 1 300 000 accidentes corporales, con un saldo de 40 000 víctimas mortales y 1 700 000 heridos se ha evaluado en 160 000 millones de euros y las tragedias personales son incalculables;
- 2) El Tratado de la Unión Europea dispone explícitamente que la política común de transportes establecerá medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes;
- 3) Los objetivos de la política común de transportes y del Programa de acción europeo de seguridad vial son competencias compartidas y los entes locales y regionales desempeñan un importante papel en el logro de los mismos;
- 4) La Comisión ha propuesto que la Unión Europea se marcara el objetivo de reducir el número de víctimas mortales a la mitad antes de 2010.

en su 53º Pleno de los días 11 y 12 de febrero de 2004 (sesión del 11 de febrero) ha aprobado por unanimidad el presente Dictamen.

1. Posición del Comité de las Regiones

1.1. El Comité de las Regiones acoge con satisfacción la Comunicación y el Programa de acción, como sendas contribuciones importantes a los continuos esfuerzos por reforzar y promover la seguridad vial.

1.2. El Comité apoya el objetivo consistente en reducir el número de víctimas mortales a la mitad de aquí a 2010 y celebra que el Consejo respalde el objetivo. Como se afirma en la Comunicación, este objetivo constituye un compromiso colectivo serio, que implica un reparto de las responsabilidades e intervenciones en todos los niveles de la autoridad pública. El establecimiento de objetivos, el reparto de responsabilidades y el carácter integrado de la planificación son elementos esenciales para el éxito del objetivo. Sin embargo, el Comité considera que se debería ahondar en la reflexión sobre el objetivo fijado en el Programa de acción. Efectivamente, si se tiene en cuenta que el número de víctimas mortales se ha reducido en

un 50 % en los últimos 30 años, el objetivo consistente en reducir otra vez este número a la mitad de aquí a 2010 podría considerarse demasiado ambicioso, sobre todo en el contexto de las medidas presentadas en el Programa de acción. Debido a la gran diversidad que se observa en la UE en cuanto al número de víctimas mortales y de accidentes, también es importante que la reducción fijada se alcance en los Estados miembros teniendo en cuenta, en especial, los índices de siniestralidad y los buenos resultados en el ámbito de la seguridad vial, y que también se logre para el conjunto de los usuarios de la carretera, y no solamente para los automovilistas.

1.3. Aunque el número de víctimas mortales y de heridos como consecuencia de accidentes de tráfico se ha reducido, el Comité subraya que no hay lugar para la complacencia, ya que la situación en las carreteras de la Unión sigue siendo inaceptable.

⁽¹⁾ DO C 192 de 12.8.2002, p. 8.

⁽²⁾ DO C 22 de 24.1.2001, p. 25.

1.4. El Comité afirma que los derechos de los usuarios de la carretera no deben anteponerse al derecho a la seguridad del conjunto de la comunidad.

1.5. Para que el Programa de acción se lleve a cabo con éxito, todas las partes interesadas deberán comprometer esfuerzos y recursos, y el Comité de las Regiones celebra, a este respecto, que la Comisión reconozca el papel esencial desempeñado por los entes locales y regionales. El Comité celebra asimismo que la Comisión haya adoptado muchas de las recomendaciones que había formulado en su Dictamen sobre las «Prioridades de la seguridad vial de la UE - Informe de situación y clasificación de las acciones» ⁽³⁾.

1.6. El Comité considera especialmente importante desarrollar una acción a nivel de la Comunidad en un ámbito caracterizado por la rápida evolución de las tecnologías y el carácter multinacional de las empresas, que operan a nivel de los mercados mundiales. En consecuencia, el Comité es partidario de aplicar el método abierto de coordinación con vistas a mejorar determinados aspectos de la seguridad en carretera en la Unión Europea.

1.7. Se reconoce que la principal causa de los accidentes graves es la inobservancia por parte de los usuarios de las normas básicas en materia de seguridad vial y, en particular, de las normas relativas a la velocidad, el consumo de alcohol y la utilización de los dispositivos de seguridad. El Comité considera que se debe hacer especial hincapié en la aplicación de la legislación existente en los Estados miembros.

1.8. El Comité acoge favorablemente la Carta europea de la seguridad vial y se esforzará por promoverla activamente. Considera que el CDR podría contribuir a fomentar su aplicación entre los entes locales y regionales de la UE y desea, en particular, promoverla en los países de la adhesión.

1.9. El Comité de las Regiones acoge favorablemente la propuesta de crear un observatorio europeo de la seguridad vial, ya que es necesario disponer de datos estadísticos válidos y comparables, especialmente sobre las causas de los accidentes, para elaborar medidas adaptadas que permitan aumentar la seguridad del transporte por carretera.

1.10. El Comité fomenta el desarrollo de tecnologías, como por ejemplo de dispositivos normalizados de registro de parámetros («cajas negras»), que podrían instalarse a bordo de los vehículos de carretera. El uso generalizado de estos dispositivos podría modificar radicalmente el comportamiento de los conductores y reducir considerablemente el coste de aplicación de las normas de seguridad.

1.11. En el marco de las políticas comunitarias existentes, el Comité pide que se concedan incentivos fiscales al desarrollo y la instalación de dispositivos de seguridad en los vehículos. El Comité señala, sin embargo, que el desarrollo de este tipo de dispositivos en los vehículos no debe realizarse a expensas de otros usuarios de la carretera que ya son más vulnerables.

1.12. Se afirma en la Comunicación que la Unión Europea cuenta con «medios financieros» para apoyar iniciativas en el ámbito de la seguridad vial. El Comité de las Regiones considera que estos medios deberían ponerse a disposición de los entes locales y regionales para que éstos puedan poner en marcha programas específicos en este ámbito. Las consideraciones de seguridad vial también deberían ser uno de los criterios de elegibilidad para las infraestructuras de transporte financiadas con cargo a los Fondos Estructurales.

1.13. El Comité considera que la Comunicación debería haber tenido más en cuenta los puntos de vista y la seguridad de los usuarios de la carretera distintos de los conductores, como los peatones y los ciclistas. La escasa consideración concedida habitualmente a estos usuarios ha ocasionado demasiados accidentes en las carreteras de la Unión Europea. El Comité teme que el Programa de acción europeo de seguridad vial tienda a reforzar esta tendencia tradicional.

2. Recomendaciones del Comité de las Regiones

2.1. El Comité de las Regiones considera que convendría reflexionar más detenidamente sobre el objetivo propuesto en el Programa de acción. Por ejemplo, habida cuenta de las grandes diferencias que existen dentro de la UE en materia de seguridad vial, se podrían fijar objetivos intermedios destinados a los Estados miembros y a las distintas categorías de usuarios de la carretera. Los objetivos que se fijen deberán ser alentadores y realistas también en aquellos países que registren buenos resultados en el ámbito de la seguridad vial. El hipotético establecimiento de unos objetivos intermedios destinados a los Estados miembros debería llevarse a cabo conjuntamente con los propios Estados miembros, así como con los entes locales y regionales.

2.2. El Comité aprueba la campaña dirigida a los niños que están realizando actualmente la Comisión y la Cruz Roja. Destaca la importancia de promover una conducción y un comportamiento seguros por parte de los jóvenes conductores y usuarios de la carretera. En este sentido, el Comité desearía que se presentaran propuestas para un programa comunitario de concienciación y conducción segura, destinado a los alumnos de la enseñanza secundaria, financiado por la Comisión, quizás en colaboración con el Programa Juventud. El Comité señala que los entes locales y regionales están dispuestos a contribuir a la creación y aplicación de este programa y tienen la capacidad para ello.

2.3. El Comité desea que se tenga más en cuenta la contribución que pueden aportar los entes locales y regionales a la hora de aplicar la legislación, en estrecha colaboración con las fuerzas del orden. Este apoyo reforzaría considerablemente la capacidad de aplicación de la legislación existente. Sin embargo, no se podrá emplear la legislación para hacer obligatorios los cometidos adicionales, sino que éstos deberán tener carácter voluntario y centrarse principalmente en los problemas locales de la seguridad vial.

2.4. El Comité acoge favorablemente la propuesta encaminada a apoyar el desarrollo del programa europeo de evaluación de nuevos modelos de automóviles (EuroNCAP), dirigido a completar los dispositivos existentes con otros elementos de seguridad pasiva, como la protección contra el «latigazo» cervical y la compatibilidad de los vehículos en caso de colisión entre dos automóviles. No obstante, el Comité considera que se debería integrar en el programa EuroNCAP el criterio de la evaluación de la gravedad en caso de accidentes en los que se vean implicados peatones.

2.5. Para el Comité de las Regiones, las autoridades competentes deben considerar la seguridad vial como un elemento central a la hora de elaborar y planificar los proyectos de infraestructuras de carreteras, procediendo, por ejemplo, a la consulta de las personas responsables en el ámbito de la seguridad vial, como las fuerzas de policía.

⁽³⁾ DO C 22 de 24.1.2001, p. 25.

2.6. El Comité reconoce que la mejora de las infraestructuras de carreteras podría contribuir a reducir la gravedad y frecuencia de los accidentes de tráfico. Si bien el Programa de acción establece una serie de medidas en relación con las nuevas infraestructuras de carreteras, el Comité desearía que se adoptaran iniciativas aplicables a la actual red de carreteras, incluidas las zonas urbanas, en materia de gestión de la circulación y seguridad vial. En los tramos de carretera peligrosos, por ejemplo, deberían generalizarse las prohibiciones de adelantamiento de camiones.

2.7. El Comité considera que se podrían ampliar las competencias del observatorio europeo de la seguridad vial, con el fin de facilitar el intercambio de mejores prácticas adquiridas en el campo de la aplicación de la seguridad vial y de fomentar su difusión entre las demás partes interesadas. El papel del observatorio también podría extenderse a la recogida, en todos los Estados miembros, de datos comparativos sobre el grado de observancia de las normas de circulación y de seguridad y la probabilidad de los controles. La publicación de estos datos, recabados de manera coherente, incitaría a los Estados miembros a mejorar sus resultados en este ámbito.

2.8. El Comité desea que se dé mayor consideración a las repercusiones de los accidentes de tráfico para las víctimas y sus familias, con vistas a establecer mejores prácticas en el ámbito de la información y el apoyo a las víctimas de accidentes de tráfico y las personas a su cargo. Esta misión también podría incumbir al observatorio de la seguridad vial.

2.9. En su calidad de órgano de la Unión Europea encargado de representar a los niveles de gobierno locales y regionales,

que son unos socios clave en la aplicación del Programa de acción europeo de seguridad vial, el Comité desea estar representado en el grupo de supervisión creado para evaluar los resultados obtenidos.

2.10. El Comité acoge favorablemente la propuesta consistente en impulsar la creación de una red de información entre las administraciones nacionales competentes en materia de permisos de conducción. El Comité también desea que se contemple la creación de un sistema que permita recaudar las multas no pagadas impuestas a raíz de infracciones al código de la circulación cometidas por un ciudadano comunitario en otro Estado miembro.

2.11. El Comité reitera su deseo en materia de seguridad vial de garantizar un fortalecimiento de los medios de lucha contra aquellos que conducen sin permiso de conducir y sin seguro. Los conductores que no respetan la obligación del permiso de conducir o del seguro suelen estar implicados en numerosos accidentes. Aumentar la seguridad en carretera requiere una mayor responsabilidad por parte de los conductores con respecto a los riesgos en los que incurren, pero también con respecto a las obligaciones que deben cumplir.

2.12. El Comité hace hincapié en el carácter abierto del espacio europeo y reafirma la libertad de circulación de los ciudadanos europeos. La lucha contra la violencia en carretera no debe tener fronteras. A este respecto, conviene reforzar la cooperación entre Estados a fin de poder aplicar de forma real las sanciones impuestas por los crímenes y delitos cometidos en este ámbito en el territorio de un Estado miembro por los ciudadanos nacionales de países europeos y por los extranjeros.

Bruselas, 11 de febrero de 2004.

*El Presidente
del Comité de las Regiones*
Peter STRAUB