COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

ANEXO

a la

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

EUROPA EN MOVIMIENTO
Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia

Anexo 1: Plan de acción estratégico sobre la seguridad vial

En este anexo se describen las acciones específicas previstas durante el mandato actual de la Comisión, es decir, hasta finales del tercer trimestre de 2019. **Estas acciones se han definido con un calendario de ejecución concreto.** Como es lógico, no puede prejuzgar las acciones de la próxima Comisión, si bien expone a título indicativo las acciones previstas para el período posterior a 2019 **sin establecer un calendario de ejecución específico.**

1. Mejora de la gobernanza de la seguridad vial

Para contrarrestar la tendencia al estancamiento que presentan los datos relativos a la seguridad vial en la UE y lograr un mayor avance hacia el objetivo a largo plazo de la UE, fijado en cero accidentes de tráfico para 2050 («Visión Cero»), se necesita un nuevo enfoque. El marco de las políticas de la UE en materia de seguridad vial para el período 2021-2030, que se elaborará con detalle de aquí a 2019, se basa en el **enfoque del «Sistema Seguro».** Este planteamiento conlleva el establecimiento de **objetivos** claros y el seguimiento de los avances con la ayuda de un conjunto de **indicadores clave de rendimiento** directamente vinculados con la prevención de fallecimientos y lesiones graves para todos los usuarios de la red viaria. Requiere una **acción concertada de todos los sectores y para todos los usuarios de la red viaria** en el marco de una estructura de gobernanza mejorada.

Medidas clave en materia de gobernanza

La Comisión desarrollará los principios del marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030 que se describe en la presente Comunicación [2T/2019], especialmente en forma de:

- una lista de indicadores clave de rendimiento, que deberán guardar relación con los resultados perseguidos y se establecerán en estrecha cooperación con los Estados miembros;
- el refuerzo del mandato del grupo de alto nivel de seguridad vial (integrado por altos representantes de las administraciones nacionales) para incluir asesoramiento estratégico y un intercambio frecuente de información; y
- la nueva figura del embajador europeo de seguridad vial, que deberá ser una persona muy conocida y se encargará de coordinar con los Estados miembros las iniciativas que se lleven a cabo en el ámbito de la seguridad vial y de difundir las buenas prácticas, tanto en el seno de la UE como a escala internacional.

A lo largo del período que abarca el marco, la Comisión (bajo la dirección de un grupo de coordinación integrado por representantes de las diferentes Direcciones Generales) colaborará con los Estados miembros y las partes interesadas con el fin de supervisar y acelerar los avances, por ejemplo mediante la organización de conferencias de resultados bianuales y la promoción de compromisos voluntarios, en particular en el contexto de una Carta europea de la seguridad vial mejorada[1].

2. Mayor apoyo financiero para la seguridad vial

[1] La Carta europea de la seguridad vial es una plataforma de la sociedad civil para el fomento de la seguridad vial creada por la Comisión Europea y que actualmente cuenta con más de 3 500 miembros.

Una importante herramienta de la que dispone la UE para acelerar el logro de resultados es el apoyo a las iniciativas de seguridad vial a través de diversas soluciones de financiación. El marco financiero actual permite respaldar la mejora de las infraestructuras utilizando los fondos regionales. Además, en la convocatoria de hoy para el Mecanismo «Conectar Europa» se han previsto 200 millones EUR para la seguridad vial y la digitalización. A más largo plazo, será importante proporcionar **estabilidad y coherencia en las soluciones de financiación** para la mejora de las infraestructuras, otras actuaciones relacionadas con la seguridad vial y el refuerzo de las capacidades.

Medidas clave en materia de fomento y financiación

La Comisión:

- alentará la utilización del apoyo financiero de la UE, a través de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, para introducir mejoras en la infraestructura que incidan en la seguridad vial, sobre todo en los Estados miembros que registran unos resultados comparativamente peores que el resto en este ámbito, y fomentará el uso del Mecanismo «Conectar Europa» [2T/2018];
- racionalizará y fortalecerá el apoyo financiero para actuaciones de mejora de la seguridad vial en el próximo marco financiero plurianual, teniendo presente la complementariedad de los diferentes instrumentos de financiación [2T/2018];
- investigará cómo proporcionar estabilidad al apoyo financiero para actuaciones de mejora de la seguridad vial en el próximo marco financiero plurianual, por ejemplo mediante la organización de operaciones transfronterizas conjuntas de aplicación de la normativa vial mediante cooperación entre los diversos cuerpos policiales [3T/2018];
- investigará las posibilidades de apoyar desde el punto de vista financiero el refuerzo de las capacidades a nivel de los Estados miembros, por ejemplo en relación con las estrategias del «Sistema Seguro» (como la metodología de medición a través de indicadores clave de rendimiento) [3T/2019].

Además, la Comisión explorará, en estrecha cooperación con el Banco Europeo de Inversiones, cómo facilitar a las autoridades públicas el acceso a un apoyo financiero adecuado para adquirir flotas más seguras. Un ejemplo podría ser un Mecanismo de Transporte más Seguro, o la ampliación del actual Mecanismo de Transporte más Limpio[2]. La Comisión analizará asimismo cómo financiar la investigación y la innovación necesarias para el desarrollo y la aplicación de las estrategias del «Sistema Seguro».

3. Carreteras y arcenes seguros

El enfoque del «Sistema Seguro» con respecto a la ingeniería vial implica adaptar la función de las carreteras, su diseño, su trazado y los límites de velocidad a los errores humanos, de manera que los accidentes no provoquen muertes ni lesiones graves. La Comisión propone hoy revisar la Directiva sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias para exigir **una mayor transparencia y la identificación de los riesgos existentes en toda la red**, así como para ampliar el ámbito de aplicación de la citada Directiva de forma que incluya **todas las vías principales** en lugar de limitarse a las redes transeuropeas.

Medidas clave en materia de seguridad de las carreteras y los arcenes

[2] http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility

La Comisión:

- llevará a cabo trabajos preparatorios y creará un grupo de expertos cuya tarea consistirá en elaborar un marco para la clasificación de las carreteras, de modo que los límites de velocidad se adapten mejor al diseño y al trazado de las vías, en consonancia con el enfoque del «Sistema Seguro» [3T/2019]; y
- facilitará el intercambio de experiencias entre profesionales sobre las metodologías del «Sistema Seguro» (por ejemplo, en un foro de auditores europeos de la seguridad vial) [tras la adopción de la Directiva sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias revisada].

A lo largo del período de referencia, la Comisión tratará de identificar actuaciones adicionales de la UE, como la definición de objetivos específicos en materia de seguridad para las carreteras de las redes transeuropeas en la próxima revisión de las directrices de estas redes.

4. Vehículos seguros

La UE ha conseguido reducir el número de víctimas mortales y heridos graves gracias a la mejora de la seguridad de los vehículos, a lo largo de las sucesivas modificaciones del Reglamento sobre la seguridad general de los vehículos y del Reglamento sobre la seguridad de los peatones. La Comisión propone revisar estos Reglamentos para establecer la **obligatoriedad de determinadas características importantes desde el punto de vista de la seguridad**, como los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad, los sistemas de frenado de emergencia autónomo (incluso ante peatones y ciclistas) o la mejora de la visión directa para los camiones. A continuación, será importante priorizar el trabajo de la UE (así como el que se desarrolla en el seno de las Naciones Unidas) en lo que concierne al desarrollo de los nuevos reglamentos relativos a la seguridad de los vehículos (por ejemplo, en relación con los sistemas de frenado de emergencia autónomo para camiones, incluida la detección de peatones y ciclistas, y las normas referentes a la visión directa). La **contratación pública** ofrece asimismo una oportunidad interesante para influir positivamente en el ritmo de adopción de las tecnologías de seguridad.

Además, la Comisión propone revisar el Reglamento relativo al etiquetado de los neumáticos para mejorar la información al consumidor, en particular sobre las **prestaciones de seguridad de los neumáticos**.

Medidas clave en materia de seguridad de los vehículos

La Comisión:

- comenzará a evaluar la viabilidad y la rentabilidad de instalar sistemas avanzados de asistencia al conductor en la flota existente (sobre todo de autobuses y camiones) [4T/2018]; y
- alentará a los Estados miembros a que estudien la posibilidad de introducir (sin alterar la competencia en el mercado interior) incentivos nacionales para acelerar la introducción de tecnologías acreditadas a través de diversos medios, como la contratación pública, las políticas de fomento de la seguridad en los desplazamientos y los incentivos fiscales y en materia de seguros [2T/2018].

La Comisión tratará de obtener compromisos voluntarios, por ejemplo de:

- las empresas o las asociaciones de transportistas por carretera (por ejemplo, utilizando vehículos equipados con los más modernos sistemas de seguridad, anticipándose a los requisitos legales);
- las autoridades públicas (por ejemplo, ayuntamientos que favorezcan la adquisición de los vehículos más seguros —y no solo los más ecológicos— para sus flotas en los procesos de contratación pública);
- los fabricantes (por ejemplo, introduciendo sistemas de seguridad que superen los requisitos mínimos en todos los segmentos de precio);
- las compañías de seguros (por ejemplo, modificando la estructura de las primas en favor de los vehículos más seguros);
- el sector del alquiler y uso compartido de los vehículos (promoviendo, por ejemplo, los coches seguros en la actividad de alquiler y *leasing* de vehículos, o el mantenimiento periódico); y
- las autoescuelas (por ejemplo, formando a los conductores y motoristas nuevos y experimentados sobre cómo utilizar los nuevos dispositivos de seguridad de los vehículos).

La Comisión evaluará la necesidad de adoptar medidas adicionales, incluso en lo referente a la normativa sobre los neumáticos para verificar la adherencia de estos al final de su vida útil, al marco jurídico que regula las inspecciones técnicas de los vehículos (incluidas actuaciones dirigidas a combatir la posible manipulación de los vehículos por sus propietarios o titulares), así como a la posibilidad de dar un mayor peso a las consideraciones relativas a la seguridad en la legislación de la UE sobre contratación pública.

5. Uso seguro de las carreteras

El **comportamiento** de los usuarios de la red viaria desde la perspectiva de la seguridad (la velocidad, la utilización de equipos de protección como el cinturón de seguridad o el casco, el consumo de alcohol u otras drogas, y las distracciones al volante o a pie) y la **exigencia** de este también son cruciales en la prevención y la mitigación de los accidentes graves. La propuesta de revisión del Reglamento sobre la seguridad general y la seguridad de los peatones incluye algunas características que prometen importantes beneficios en términos de seguridad (sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad, tecnología de reconocimiento de la somnolencia o interfaces normalizadas para dispositivos de bloqueo en caso de consumo de alcohol).

Medidas clave en materia de uso seguro de las carreteras

La Comisión:

- comenzará a evaluar opciones para mejorar la eficacia de la Directiva sobre la aplicación transfronteriza de las normas relativas a las infracciones de tráfico, a partir de una evaluación llevada a cabo en 2016 [4T/2018];
- pondrá en marcha un estudio sobre la viabilidad de una posible iniciativa legislativa acerca del reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho de conducir [1T/2019];
- transpondrá el reglamento de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) que establece la obligatoriedad de los testigos del cinturón de seguridad para todos los asientos [4T/2018];

- trabajará con los Estados miembros con el fin de propiciar las condiciones necesarias para el funcionamiento de los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad desactivables, incluso en lo que se refiere a la disponibilidad de límites de velocidad en formato digital, y examinará la viabilidad y la aceptabilidad de un sistema inteligente de asistencia a la velocidad no desactivable en el futuro [3T/2019]; y
- comenzará a evaluar cómo robustecer la recomendación de la UE sobre el contenido permitido de alcohol en sangre, por ejemplo recomendando límites más estrictos para los conductores profesionales y/o noveles, y proporcionando orientaciones sobre el uso de dispositivos de bloqueo en caso de consumo de alcohol [3T/2018].

La Comisión tratará de obtener compromisos voluntarios, por ejemplo de:

- las empresas o asociaciones de transportistas por carretera (por ejemplo, el refuerzo de la educación y la concienciación entre los conductores profesionales, superando los requisitos legalmente establecidos en cuanto a la capacitación de estos conductores);
- el sector educativo (por ejemplo, incluyendo la seguridad vial en los planes educativos) y las organizaciones de usuarios (por ejemplo, fomentando un comportamiento seguro y teniendo en cuenta factores como la edad y el género);
- las autoridades públicas (por ejemplo, exigiendo la inclusión en los procesos de contratación pública de dispositivos de bloqueo en caso de consumo de alcohol);
- las empresas de transporte en autobús (por ejemplo, realizando campañas de sensibilización sobre el uso del cinturón de seguridad); y
- las empresas de taxis y de transporte compartido (equipando los vehículos de su flota con asientos para niños, por ejemplo).

La Comisión también tratará de alentar y apoyar, en el marco del futuro programa de investigación e innovación, la investigación sobre el desarrollo de métodos de ensayo y herramientas más económicas para la detección de drogas, así como sobre la valoración automática de la aptitud para conducir y sobre la forma de evitar la falta de atención en la conducción, incluidas las distracciones provocadas por los sistemas electrónicos integrados en los vehículos. La Comisión evaluará la posibilidad de exigir testigos electrónicos individuales de los cinturones de seguridad en los autobuses y de elaborar un código de buenas prácticas con la industria del sector para garantizar que los sistemas de información y los teléfonos integrados en los vehículos se diseñen de una forma que permita su uso seguro. La Comisión identificará la necesidad de adoptar medidas adicionales, por ejemplo en relación con la definición y la aplicación del concepto de «velocidad segura», los cascos de los ciclistas y la indumentaria de protección para los motociclistas o el acceso progresivo a los permisos de conducción para los conductores noveles.

6. Rapidez y eficacia de la respuesta de emergencia

Una atención eficaz tras un accidente, incluido un transporte rápido al centro adecuado por parte de personal cualificado, reduce las consecuencias de las lesiones sufridas. En este contexto, los efectos del despliegue de **eCall**, el sistema automatizado de llamada de emergencia en caso de accidente, deben ser objeto de un estrecho seguimiento.

Medidas clave en materia de respuesta de emergencia

La Comisión:

- comenzará a evaluar el efecto de eCall y estudiará su posible extensión a otras categorías de vehículos (vehículos pesados de transporte de mercancías, autobuses y autocares, motocicletas y tractores agrícolas) [3T/2019], y
- facilitará contactos más estrechos entre las autoridades de seguridad vial y el sector sanitario con objeto de evaluar otras necesidades prácticas y en materia de investigación (por ejemplo, cómo garantizar que los heridos sean atendidos por personal cualificado y en centros médicos adecuados) [3T/2018].

La Comisión tratará de obtener compromisos voluntarios, por ejemplo de:

- los operadores de transporte comercial y público (por ejemplo, proporcionando formación de primera intervención a los conductores);
- los fabricantes (por ejemplo, instalando eCall en los coches nuevos de tipos existentes, o retroadaptándolo);
- las compañías de seguros (por ejemplo, reduciendo las primas de seguro de los coches que tengan instalado eCall).

7. Adaptación de la seguridad vial a situaciones futuras

La **conectividad y la automatización** ofrecen un enorme potencial para la seguridad vial a largo plazo, si bien es preciso abordar sus riesgos, por ejemplo los relacionados con la **ciberseguridad** y el funcionamiento de los vehículos altamente automatizados en entornos de **tráfico mixto**. En consecuencia, como parte del paquete de movilidad, la Comisión propone una estrategia integral sobre la movilidad conectada y automatizada.

La **economía colaborativa** (por ejemplo, el uso compartido de coches y bicicletas) y determinadas **medidas de protección del medio ambiente** ofrecen oportunidades para obtener beneficios mutuos cuando se combinan con medidas de seguridad vial (por ejemplo, entornos más seguros y más atractivos para caminar y andar en bicicleta), pero también entrañan riesgos, como el aumento del número de usuarios sin protección en las carreteras.

Cualquier iniciativa futura deberá tener en cuenta las necesidades específicas de los **usuarios vulnerables de la red viaria** y de los diferentes **grupos de usuarios** (edad, género, personas con discapacidad...). Además, puede ser necesario redoblar los esfuerzos en el ámbito de la **seguridad laboral**.

Medidas clave en materia de desafíos emergentes

La Comisión:

- adoptará especificaciones sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos (acto delegado en virtud de la Directiva relativa a los sistemas de transporte inteligentes), incluida la comunicación entre vehículos y entre estos y la infraestructura[3] [T4/2018];
- colaborará estrechamente con las partes interesadas para poner en marcha un proceso conducente al desarrollo de un código de conducta para la transición segura a unos mayores niveles de automatización, con el propósito de asegurarse de que los requisitos y procedimientos que se adopten tengan plenamente en cuenta las consideraciones referentes a la seguridad vial (tráfico mixto, interacción con otros usuarios de la vía, acumulación de vehículos, etc.), garantizando, en particular, la coherencia entre las

[3] Véase la Comunicación COM(2018) 283 final titulada: «En ruta hacia la movilidad automatizada: estrategia de la UE para la movilidad del futuro».

normas de tráfico nacionales y evitando la contradicción con la normativa de la UE relativa a los vehículos [3T/2019]; y
- creará un desafío o premio «Ciudades Seguras» [3T/2019

La Comisión tratará de obtener compromisos voluntarios, por ejemplo de:

- los operadores, los gestores de flota y los transportistas (por ejemplo, estas empresas pueden adoptar una política de seguridad vial);
- las asociaciones empresariales (por ejemplo, proporcionando orientaciones sobre la seguridad vial a las pymes, sobre todo en lo que respecta a la seguridad de las furgonetas de reparto en las zonas urbanas); y
- las autoridades nacionales (por ejemplo, siguiendo los ejemplos de buenas prácticas en la lucha contra la manipulación fraudulenta de vehículos e impulsando campañas en contra de esta práctica).

A lo largo del período de referencia, la Comisión evaluará la necesidad de que la UE adopte medidas adicionales, como, por ejemplo, en lo que atañe al fomento de la armonización de las interfaces entre el ser humano y la máquina con las que se equipan los vehículos para asegurar que todos los conductores y usuarios puedan interactuar con los vehículos sin poner en peligro la seguridad, así como al acceso a los datos internos de los vehículos. La Comisión evaluará la posibilidad de revisar la legislación reguladora de los permisos de conducción, la aptitud para la circulación, la formación de los conductores profesionales y el tiempo de conducción, con el fin de tener en cuenta los avances de la movilidad cooperativa, conectada y autónoma. Además, la Comisión explorará los aspectos de la planificación de la movilidad urbana relacionados con la seguridad vial, la seguridad en el trabajo, la aptitud para conducir y circular por parte de los conductores y los motoristas, y los nuevos modelos de negocio en el sector del transporte personal.

Asimismo, alentará y apoyará la investigación y la innovación en virtud del próximo programa marco, con el objetivo de aportar información cara a la formulación de políticas de seguridad, incluso en lo referente a los nuevos patrones de movilidad y los cambios sociales, la interacción entre los seres humanos y la tecnología (en particular, las interfaces hombre-máquina) y la transición segura hacia la automatización, la aplicación de la ley y la seguridad.

8. El papel de la UE en el mundo: exportar un modelo de seguridad vial

El enfoque de la Comisión en materia de seguridad vial trasciende el ámbito de la UE y se extiende a sus vecinos más cercanos, en particular a los Estados de los **Balcanes Occidentales** y de la **Asociación Oriental,** que se preparan para firmar declaraciones sobre la seguridad vial a lo largo de 2018, así como a Turquía.

Además, debe evaluarse el papel de la UE en lo que respecta a la seguridad vial ante las **Naciones Unidas** y, en particular, ante su Comisión Económica para Europa.

Medidas clave en materia de mejora de la seguridad vial fuera de la UE

La Comisión:

- continuará desarrollando la cooperación en el ámbito de la seguridad vial con los países vecinos de la UE, en particular con los Estados de los Balcanes Occidentales y la Asociación Oriental, sobre la base de las declaraciones sobre seguridad vial que se adoptarán en 2018 y, en particular, mediante la puesta en común de buenas prácticas y el respaldo al refuerzo de las capacidades [3T/2018].

La Comisión evaluará además cómo fortalecer la coordinación de las normas de tráfico (Convenciones de Ginebra y Viena de las Naciones Unidas), incluso a nivel de la UE, de modo que dichas normas se puedan adaptar armónicamente a la movilidad cooperativa, conectada y autónoma. Por último, la Comisión explorará cómo cooperar con las iniciativas de financiación internacionales, como el Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.