

I

*(Comunicaciones)***CONSEJO****RESOLUCIÓN DEL CONSEJO****de 26 de junio de 2000****sobre el refuerzo de la seguridad vial**

(2000/C 218/01)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Habiendo celebrado un debate general sobre la Comunicación presentada por la Comisión el 20 de marzo de 2000 y denominada «Prioridades de la seguridad vial de la Unión Europea. Informe de situación y clasificación de las acciones», acoge con satisfacción la presentación de la misma, que se enmarca en el segundo programa de acción comunitario para la promoción de la seguridad vial en la Unión Europea para el período 1997-2001,

- (1) Recuerda que la adopción de medidas tendentes a aumentar la seguridad de los transportes constituye un objetivo de la política común de transportes expresamente consagrado en el Tratado.
- (2) Considera que el refuerzo de la seguridad vial debe ser una de las principales prioridades de la política de transportes, habida cuenta del número inaceptable de víctimas mortales y heridos por accidentes del tráfico en Europa, que se traduce en graves perjuicios físicos, morales y materiales, tanto para las víctimas y sus familiares como para la sociedad en su conjunto.
- (3) Reitera que el refuerzo de la seguridad vial es responsabilidad de todos, es decir, de la Unión Europea, de las autoridades nacionales, regionales y locales de los Estados miembros, de la industria del automóvil y, por último, de las empresas de transporte, las asociaciones y sobre todo, de los propios usuarios de las carreteras.
- (4) Observa que por lo que se refiere a los accidentes de tráfico aún hay grandes diferencias entre los Estados miembros, y que ello contribuye a justificar el refuerzo de la actuación incluso a escala comunitaria.

- (5) Observa que al atribuir un coste económico a los fallecimientos, así como a los daños corporales y materiales causados por los accidentes de tráfico, el segundo programa introdujo una dimensión económica en el enfoque de la seguridad vial.
- (6) Reconoce que los costes de prevención de accidentes son, en general, muy inferiores al coste económico de los siniestros y de los daños causados por ellos.
- (7) Toma nota de que, aunque se observa una tendencia hacia la reducción del número anual de víctimas, una parte significativa de las cuales son niños y jóvenes, la situación sigue siendo socialmente inaceptable, por lo que corresponde a todos los afectados contribuir de forma activa a la reducción del número de víctimas.
- (8) Subraya la importancia de proseguir y profundizar en los trabajos emprendidos en el marco de los acuerdos administrativos sobre la aplicación y ejecución de controles conjuntos en carretera.
- (9) Coincide con el Parlamento Europeo, en su Resolución de 11 de marzo de 1998 sobre el segundo programa de acción⁽¹⁾, en que hay que seguir una nueva estrategia destinada a acelerar los progresos en materia de seguridad vial, estableciendo entre otras cosas una jerarquía de prioridades para las medidas que deben tomarse a nivel comunitario en el futuro.
- (10) Considera fundamental avanzar con respecto a las medidas siguientes:

⁽¹⁾ DO C 104 de 6.4.1998, p. 139.

I. MEDIDAS DE CARÁCTER LEGISLATIVO

1. Modificación de la Directiva 91/671/CEE⁽¹⁾, para extender el uso obligatorio de cinturones de seguridad a todos los vehículos ya equipados de fábrica con ese dispositivo, y para imponer el uso obligatorio de sistemas de retención homologados para los niños.
2. Ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 92/6/CEE⁽²⁾, relativa a los dispositivos de limitación de velocidad, a los vehículos de más de 3,5 toneladas destinados al transporte de mercancías o de pasajeros, teniendo en cuenta el próximo informe de evaluación de la Comisión sobre la experiencia adquirida en la aplicación de la mencionada Directiva.
3. Elaboración de una directiva relativa a la homologación de vehículos con diseño frontal menos agresivo, en caso de choque, para los usuarios viales más vulnerables, en concreto menores, peatones y ciclistas.
4. Adopción de una directiva relativa a la obligación de llevar casco, para usuarios de motocicletas y ciclomotores.
5. Modificación de la Directiva 91/439/CEE⁽³⁾ sobre el permiso de conducción, para armonizar las subcategorías de permisos de acuerdo con los diferentes tipos de vehículos y enfocar mejor la aplicación de criterios médicos más estrictos para los permisos de conducción.
6. Modificación de la Directiva 71/127/CEE⁽⁴⁾, para aumentar la zona de visibilidad lateral y de los retrovisores, reduciendo los «ángulos muertos».
7. Medidas relativas al problema del alcohol al volante: adoptar una recomendación sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, por la que se anima a los Estados miembros a que consideren, en particular, la posibilidad de fijar

el límite máximo de alcoholemia de los conductores en 0,5 mg/ml para los conductores, sin perjuicio del establecimiento de límites inferiores generales o para determinadas categorías de conductores.

II. MEDIDAS DE INVESTIGACIÓN

1. Proseguir y profundizar en los trabajos en el ámbito del programa europeo de evaluación de nuevos modelos de vehículos (EURO-NCAP), con vistas a la inclusión eventual de criterios adicionales relativos, en particular, a la seguridad activa y a la seguridad de los peatones. Evaluar los resultados del programa EURO-NCAP en términos de seguridad vial.
2. Seguir investigando sobre los problemas de seguridad vial que ocasiona el comportamiento de los conductores que se encuentran bajo la influencia de drogas y de determinados medicamentos, estudiando, en particular, las prácticas idóneas de control existentes en los Estados miembros y estableciendo mecanismos de detección que permitan un control más eficaz.
3. Seguir investigando con vistas al establecimiento de normas para la implantación de sistemas telemáticos en los vehículos, dada la importancia actual del desarrollo de estos sistemas y la necesidad de seguir profundizando en los conocimientos sobre sus efectos en la seguridad vial.
4. Continuar la investigación sobre la utilización de tecnologías avanzadas de ayuda a la conducción, tanto en los vehículos como en la infraestructura, que presenten un potencial importante para la mejora de la seguridad vial.
5. Proseguir la evaluación de tecnologías aplicables a los dispositivos de gestión de la velocidad y la detección de posibles problemas técnicos, organizativos, administrativos y jurídicos que plantea su aplicación, estableciendo un planteamiento coherente para superar estos obstáculos y favorecer la comercialización de estas tecnologías.
6. Proseguir y profundizar en los trabajos relativos a la protección de los pasajeros de los vehículos en caso de colisión en la parte posterior (*whiplash*).
7. Estudiar la posibilidad de utilizar dispositivos que impidan el arranque del vehículo en caso de superación del límite máximo de alcoholemia autorizado a escala nacional.

⁽¹⁾ Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas (DO L 373 de 31.12.1991, p. 26).

⁽²⁾ Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

⁽³⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 1.

⁽⁴⁾ Directiva 71/127/CEE del Consejo, de 1 de marzo de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los retrovisores de los vehículos a motor (DO L 68 de 22.3.1971, p. 1).

8. Proseguir los trabajos relativos a la instalación en los vehículos de dispositivos que recuerden el uso del cinturón con vistas a desarrollar especificaciones.
9. Estudiar si la posible obligación para los ciclistas de llevar casco no amenaza con producir efectos secundarios negativos en la utilización de bicicletas, y examinar los problemas relacionados con la aplicación efectiva de esa medida.
10. Seguir estudiando las ventajas y consecuencias de la utilización permanente de las luces de cruce o de las luces especiales de los vehículos en la circulación diurna.
11. Estudiar los posibles efectos secundarios de la activación del «air bag», especialmente en caso de choque múltiple.
12. Estudiar los efectos y los medios de la eventual instalación obligatoria, en los vehículos ligeros, de indicadores con dispositivos de limitación de velocidad modulables y activados por los conductores.
5. Establecer y mantener un sistema integrado de información que sirva para recabar, comparar, interpretar y divulgar estadísticas sobre todos los aspectos de la seguridad vial en la Unión Europea.
6. Favorecer en el plano europeo el intercambio de información sobre auxilio prestado a las víctimas de accidentes, ya que una mayor eficacia en este ámbito es uno de los factores que ha hecho posible reducir el número de muertos en carretera.
7. Fijar directrices con vistas a la divulgación de información sobre prácticas óptimas de concepción de infraestructuras «tolerantes» y a establecer orientaciones para corregir los «puntos negros» y para informar a los automovilistas de la localización de éstos.
8. Fomentar el intercambio de información sobre los mejores métodos para realizar campañas de sensibilización.

IV. CONCLUSIÓN

Dado lo antedicho, y teniendo siempre como objetivo reducir al máximo la siniestralidad, el Consejo:

- III. MEDIDAS INFORMATIVAS
1. Fomentar la difusión de los resultados de las campañas de ensayos realizados en el marco del programa EURO-NCAP.
2. Facilitar e intensificar el intercambio de información sobre seguridad vial, utilizando la base de datos comunitaria CARE sobre los accidentes de circulación en carretera⁽¹⁾, dado que la disponibilidad de información cualitativa y cuantitativa permite evidenciar las prioridades y las medidas necesarias para formular políticas de seguridad vial.
3. Fomentar campañas de concienciación sobre las consecuencias de la conducción bajo los efectos del alcohol y del exceso de velocidad.
4. Fomentar campañas de concienciación sobre la importancia de llevar cinturón de seguridad para los usuarios de vehículos, y casco, para los usuarios de vehículos de dos ruedas.

- 1) Respalda la recomendación de la Comisión en la que anima a los órganos nacionales, regionales y locales de los Estados miembros a que contabilicen los gastos generados por las medidas de seguridad vial y a que realicen un seguimiento de sus repercusiones, de manera que se puedan contrastar los gastos con los beneficios, contabilizados como coste total de los accidentes que hayan podido evitarse.
- 2) Invita a los citados órganos a que aumenten la inversión en proyectos de seguridad vial y a que apliquen nuevos incentivos, en particular de carácter económico, que puedan acelerar la inversión en todos los niveles.
- 3) Invita a los Estados miembros a que apliquen el Convenio firmado el 17 de junio de 1998 sobre las decisiones de privación del derecho de conducir⁽²⁾.
- 4) Invita a los Estados miembros a concluir los trabajos ya iniciados en el marco del Acuerdo de Schengen para la elaboración de un convenio de cooperación en los procedimientos por infracción a la legislación de tráfico y en la ejecución de las sanciones pecuniarias impuestas.

⁽¹⁾ Decisión 93/704/CE del Consejo, de 30 de noviembre de 1993, relativa a la creación de un banco de datos comunitario sobre los accidentes de circulación en carretera (DO L 329 de 30.12.1993, p. 63).

⁽²⁾ DO C 216 de 10.7.1998, p. 2.

Por otra parte, el Consejo invita a la Comisión a que:

- 5) Presente cuanto antes las propuestas legislativas antes mencionadas.
 - 6) Prosiga sus trabajos sobre medidas de investigación y de información.
 - 7) Prosiga, en cooperación con los Estados miembros, los trabajos para mejorar la calidad de la base de datos CARE y armonizar los conceptos utilizados.
 - 8) Tome en consideración a la hora de elaborar su próximo programa de acción:
 - la presente Resolución,
 - las eventuales medidas que permitan reducir los efectos nefastos de la velocidad inadaptada en la seguridad vial,
 - la conveniencia de establecer un objetivo cuantificado de reducción del número total de víctimas en las carreteras de la Comunidad.
-