

Bruselas, 18 de junio de 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De: Secretaría General del Consejo

A: Delegaciones

N.º doc. prec.: 10842/24

Asunto: Conclusiones del Consejo sobre el Informe Especial n.º 4/2024 del Tribunal de Cuentas Europeo relativo a los esfuerzos de la UE por alcanzar sus objetivos de seguridad vial

– Resultado de los trabajos

En su sesión del 18 de junio de 2024, el Consejo adoptó unas Conclusiones relativas al Informe Especial del TCE sobre seguridad vial que figuran en el anexo.

**Conclusiones del Consejo sobre el Informe Especial n.º 4/2024 del Tribunal de Cuentas
Europeo**

«Objetivos de seguridad vial de la UE – Es hora de acelerar para alcanzarlos»

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

1. ACOGE CON SATISFACCIÓN el Informe Especial n.º 4/2024 del Tribunal de Cuentas Europeo, publicado el 14 de marzo de 2024, titulado «Objetivos de seguridad vial de la UE – Es hora de acelerar para alcanzarlos», que ofrece un estudio en profundidad de la situación actual y de las tendencias en materia de seguridad vial en la UE, especialmente ahora que nos encontramos en el ecuador del período estratégico 2021-2030.
2. COINCIDE con el Tribunal de Cuentas en que ha llegado el momento de llevar a cabo una evaluación que permita la mejora continua de la seguridad vial, lo que requiere que se adopten medidas en múltiples frentes con arreglo a un enfoque integrado o basado en el riesgo (como el enfoque del «Sistema Seguro»), con la participación de las autoridades públicas a todos los niveles, todos los usuarios de la vía pública, la industria y los agentes de la sociedad civil, con el fin de alcanzar los ambiciosos objetivos de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tráfico de aquí a 2030 (en comparación con 2019) y aproximarlos lo máximo posible a cero para 2050 a través de la «Visión Cero» o estrategias eficientes similares.
3. CELEBRA los avances realizados en algunos Estados miembros en el cumplimiento de sus objetivos de reducir a la mitad las víctimas mortales y los heridos graves en carretera de aquí a 2030, pero RECONOCE que el progreso global actual no es suficiente para alcanzar ese objetivo.
4. RECUERDA el análisis y los compromisos de las Conclusiones del Consejo, de 8 de junio de 2017, sobre la seguridad vial en refrendo de la Declaración de La Valeta¹, en las que se destacaba el inaceptable coste humano y social de los accidentes de tráfico graves y con víctimas mortales.

¹ Véase el documento 9994/17.

5. Al tiempo que TIENE EN CUENTA los diferentes puntos de partida de los Estados miembros, SEÑALA que, en el ámbito de las competencias compartidas en materia de seguridad vial, las diferencias entre sus métodos, prácticas y características nacionales son un valioso recurso para el aprendizaje mutuo y el intercambio de mejores prácticas en el que los Estados miembros participan.
6. EXPRESA SU PROFUNDA PREOCUPACIÓN por el elevado número de usuarios activos y vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de motor de dos ruedas, patinetes eléctricos) entre las víctimas mortales de accidentes de tráfico en la UE, tanto en zonas urbanas como rurales, que además se enfrentan a vehículos cada vez más grandes y pesados, así como por el elevado riesgo de que los usuarios de la vía pública jóvenes y de edad avanzada pierdan la vida o sufran heridas graves en accidentes de tráfico, por lo que pide que se estudien en mayor profundidad los datos referentes a la exposición e insta a que se adopten medidas adecuadas.
7. HACE REFERENCIA a los compromisos establecidos para garantizar la coexistencia segura de los diferentes medios de transporte, tal como se expresa en la Declaración europea interinstitucional sobre el uso de la bicicleta², recientemente firmada, y a la revisión en curso de la Directiva sobre el permiso de conducción³, para la que se están debatiendo los regímenes normativos a escala de la UE relativos a los conductores noveles y la conducción acompañada, así como cuestiones relacionadas con la aptitud para conducir.
8. TOMA NOTA del acuerdo alcanzado a nivel político sobre la revisión del marco regulador europeo que facilita la ejecución transfronteriza de las sanciones por infracciones de tráfico⁴, y de que en la UE la mayoría de las muertes en accidentes en la vía pública son consecuencia directa de infracciones de tráfico.
9. EXPRESA SU PREOCUPACIÓN por que los comportamientos de alto riesgo en la vía pública sigan siendo una de las principales causas de accidentes de tráfico, especialmente el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, las distracciones o el cansancio durante la conducción, la conducción sin cinturón de seguridad y la no utilización o utilización incorrecta de los sistemas de retención infantil y de los equipos de protección.

² 4 de abril de 2024 (6215/24).

³ Véase la orientación general del Consejo sobre una propuesta de nueva Directiva sobre el permiso de conducción, adoptada el 4 de diciembre de 2023 (16345/23).

⁴ Acuerdo político provisional alcanzado el 12 de marzo de 2024 sobre la propuesta que modifica la Directiva (UE) 2015/413 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

10. RECONOCE la creciente importancia de los medios de transporte activos en la movilidad del futuro, teniendo en cuenta, entre otras cosas, el ahorro energético, la necesidad de luchar contra el cambio climático y el hecho de que la política pública debe fomentar esta transición en beneficio de todos, en particular en lo que se refiere a la mejora de la seguridad vial y la accesibilidad.
11. HACE REFERENCIA a la Declaración de Estocolmo de los días 19 y 20 de febrero de 2020⁵, en particular a la resolución n.º 11, en la que se anima a las autoridades públicas a imponer un límite de velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios activos y vulnerables de la vía pública y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto si existen pruebas claras de que unas velocidades mayores son seguras. INDICA que el espacio público es, por definición, limitado y que, por lo tanto, las velocidades deben adaptarse, cuando proceda, para garantizar un uso seguro del espacio compartido. CELEBRA las medidas adoptadas a este respecto en toda la UE.
12. AGRADECE a la Comisión su apoyo a los proyectos Baseline y Trendline, que contribuyen a avanzar hacia el objetivo de reducir a cero las víctimas mortales y los heridos graves en toda Europa y a medir la eficacia de las inversiones en seguridad vial. OBSERVA CON SATISFACCIÓN que todos los Estados miembros participan en el proyecto de seguimiento Trendline.
13. RECONOCE los beneficios de disponer de datos comparables en materia de seguridad vial en todos los Estados miembros, en particular sobre accidentes de tráfico. CONSIDERA que es posible llevar a cabo iniciativas bien orientadas a escala de la UE aunque las metodologías de los Estados miembros no estén plenamente armonizadas, dado que solicitar una armonización plena podría provocar que haya menos Estados miembros dispuestos a participar en proyectos de la UE, dificultaría la comparabilidad a largo plazo y podría crear una carga administrativa desproporcionada.
14. CONCEDE UNA GRAN IMPORTANCIA a las investigaciones independientes para detectar las causas de los accidentes de tráfico que provocan heridos graves y víctimas mortales con el fin de prevenirlos en el futuro.

⁵ Véase la Declaración de Estocolmo firmada durante la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial «Alcanzar los objetivos mundiales para 2030», celebrada los días 19 y 20 de febrero de 2020.

15. SUBRAYA la labor que está llevando a cabo el grupo de expertos del banco de datos comunitario sobre los accidentes de circulación en carretera (CARE) para recopilar y comunicar datos sobre heridos graves en carretera, promoviendo el uso de una definición común basada en la escala de lesiones MAIS3+, y para compartir lo más posible los conocimientos y buenas prácticas disponibles. RECONOCE la carga de trabajo administrativa y SEÑALA la importancia de la protección de datos, pero DESTACA a este respecto la importancia de solventar la escasa notificación de las víctimas de accidentes de tráfico, incluidos los usuarios vulnerables de la vía pública, y de disponer de datos comparables de heridos graves en la UE.
16. HACE HINCAPIÉ EN las iniciativas en materia de gestión de la seguridad vial respaldadas por la Comisión y preconizadas por el Parlamento Europeo, como el instrumento de seguimiento de la seguridad vial del Observatorio Europeo de la Seguridad Vial (ERSO) y el proyecto de Intercambio de seguridad vial de la UE (EURSE), que favorece, mediante visitas de estudio y talleres nacionales, intercambios de conocimientos y mejores prácticas específicos entre las autoridades de los Estados miembros de la UE y las partes interesadas sobre diferentes temas relacionados con la seguridad vial. RECONOCE la importancia del apoyo financiero a este respecto, sin perjuicio de las modalidades de financiación que se acuerden para el próximo marco financiero plurianual. PONE DE RELIEVE el Grupo de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, en el que los Estados miembros aprenden continuamente de las medidas, la legislación y las buenas prácticas en materia de seguridad de los demás.
17. CELEBRA los avances realizados en la aplicación de normas mínimas de seguridad para los vehículos nuevos en virtud del Reglamento sobre la Seguridad General de los Productos⁶ y los esfuerzos realizados por los Estados miembros para garantizar la aptitud técnica de un parque automovilístico envejecido en el contexto de las inspecciones de vehículos, ya sean inspecciones técnicas periódicas o inspecciones en carretera. A este respecto, HACE REFERENCIA a la próxima propuesta del paquete revisado sobre la inspección técnica de vehículos. A medida que el parque automovilístico se regenera gradualmente y aumenta el número de vehículos equipados con sistemas avanzados de asistencia al conductor en las carreteras de la UE, cabe esperar un efecto positivo en la reducción de las víctimas mortales y los heridos graves.
18. TIENE PRESENTE que la seguridad de un vehículo está también vinculada a sus características técnicas básicas y al comportamiento del conductor, y que los sistemas de seguridad activa y pasiva son solo contramedidas para limitar los riesgos conexos.

⁶ Reglamento (UE) 2019/2144 (DO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

19. RECONOCE las inversiones en infraestructuras de carreteras de alta calidad, resilientes y sostenibles.
20. PONE DE RELIEVE la importancia de la interconectividad y la interoperabilidad de los datos relacionados con el tráfico, el transporte y los vehículos, de conformidad con la normativa sobre privacidad de datos, para mejorar la gestión del tráfico y de la seguridad vial.
21. TOMA CONSTANCIA del potencial de las tecnologías innovadoras que fomentan la seguridad vial. SEÑALA que, para maximizar este potencial, estas tecnologías deben ser fáciles de utilizar y seguras desde el diseño, y que los conductores deben saber cómo hacer un uso correcto y seguro de ellas. No obstante, RECONOCE también el riesgo asociado de la distracción al volante, para lo que es esencial sensibilizar a los conductores a través de iniciativas de formación, campañas y la aplicación de la normativa, así como mediante una mejor tecnología.
22. HACE REFERENCIA a los recientes Reglamentos que afectan a los vehículos automatizados⁷ e INVITA a la Comisión a que prosiga su labor y, al mismo tiempo, elabore reglamentos técnicos sobre vehículos totalmente automatizados fabricados en series ilimitadas, en los que se preste atención a la introducción de estos vehículos en las carreteras de la UE de manera segura e integrada. Asimismo, INVITA a la Comisión a que colabore estrechamente con los Estados miembros y con las partes interesadas pertinentes para hacer realidad la movilidad automatizada de forma segura en todo el sistema de transporte y para abordar los retos relacionados con respecto a la inteligencia artificial, prestando especial atención a la coexistencia de los vehículos automatizados con los usuarios vulnerables de la vía pública, los vehículos de motor de dos ruedas y otros vehículos controlados por personas.
23. ASUME un cambio modal al convencer a los usuarios de la vía pública de que utilicen cada vez más los medios de transporte activos y colectivos, con el fin de mejorar su calidad de vida, su salud, la situación climática, la inclusividad y, sobre todo, la seguridad vial, haciendo hincapié al mismo tiempo en elaborar políticas de seguridad sólidas para estos medios de transporte.

⁷ Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426 por el que se establecen normas para la aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación de tipo del sistema de conducción automatizada (ADS) de los vehículos totalmente automatizados y al Reglamento Delegado (UE) 2022/2236 en lo que respecta a los requisitos técnicos para los vehículos fabricados en series ilimitadas, los vehículos fabricados en series cortas, los vehículos totalmente automatizados fabricados en series cortas y los vehículos especiales, y en lo que respecta a las actualizaciones de software.

24. VALORA la labor de la Comisión por establecer requisitos técnicos para los dispositivos de movilidad personal eléctricos (dispositivos de micromovilidad), que cuentan con un número cada vez mayor de usuarios de la vía pública, lo que conlleva un aumento de las víctimas mortales y heridos. RECONOCE que existen muchas diferencias entre los enfoques y las reglamentaciones de los Estados miembros en lo que respecta a dichos dispositivos, que tienen como objetivo proteger mejor a los usuarios activos y vulnerables de la vía pública. REMITE, a este respecto, a la guía temática de la Comisión⁸, que incluye buenas prácticas y recomendaciones fundamentales sobre la integración de la micromovilidad en la planificación de la movilidad urbana, y ESTÁ A FAVOR de que la Comisión prosiga su labor de orientación para el uso seguro de los dispositivos de movilidad personal, sin perjuicio de las competencias de los Estados miembros.
25. OBSERVA los importantes avances logrados en los procedimientos de seguridad para el diseño de las grandes infraestructuras de carreteras a raíz de la revisión de la Directiva sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en 2019, y SEÑALA que algunos Estados miembros están ejecutando estos procedimientos de seguridad más allá del ámbito de aplicación de esta Directiva, en particular fuera de las carreteras principales, ya sea con o sin financiación europea. SUBRAYA que la adopción de planes de movilidad urbana sostenible será obligatoria para cada nodo urbano en virtud del Reglamento RTE-T revisado⁹, que refleja las consideraciones de seguridad vial establecidas en las directrices de la Unión, y SEÑALA que la seguridad vial es una condición favorecedora temática para la cartografía de los proyectos en el marco del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo Social Europeo Plus y el Fondo de Cohesión¹⁰.
26. VALORA que la Comisión acepte las recomendaciones del Tribunal de Cuentas Europeo, ya sea total o parcialmente, e INVITA a los Estados miembros a que prosigan su labor y su cooperación con la Comisión para seguir las líneas de acción pertinentes para dichas recomendaciones. CONCEDE una gran importancia a la cooperación continua y sólida entre los Estados miembros y entre los Estados miembros y la Comisión, tanto individualmente como en proyectos más amplios, y especialmente al intercambio de mejores prácticas entre ellos.

⁸ *SUMP Topic Guide on Safe Use of Micromobility Devices in Urban Areas* [Guía temática de los planes de movilidad urbana sostenible sobre el uso seguro de los dispositivos de micromovilidad en zonas urbanas], publicada en diciembre de 2021 como parte de un compendio de documentos de orientación de la UE.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1 a 29.

¹⁰ Anexo IV, punto 3, del Reglamento (UE) 2021/1060 (DO L 231 de 30.6.2021, p. 159).