



Bruselas, 8 de junio de 2017
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De: Secretaría General del Consejo

A: Delegaciones

N.º doc. prec.: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

Asunto: Conclusiones del Consejo sobre la seguridad vial en refrendo de la
Declaración de La Valeta de marzo de 2017

– Conclusiones del Consejo (8 de junio de 2017)

Adjunto se remite a las Delegaciones las Conclusiones del Consejo sobre la seguridad vial en refrendo de la Declaración de La Valeta (La Valeta, 28 y 29 de marzo de 2017), adoptadas por el Consejo en su sesión n.º 3545 celebrada el 8 de junio de 2017.

CONCLUSIONES DEL CONSEJO
sobre la seguridad vial
en refrendo de la Declaración de La Valeta de marzo de 2017

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

1. RECAPITULANDO la labor continua realizada a través de diversas políticas para seguir mejorando la seguridad vial;
2. TOMANDO NOTA de la publicación por parte de la Comisión de las estadísticas sobre las víctimas mortales de accidentes de tráfico en la Unión para el año 2016¹;
3. ACOGIENDO CON SATISFACCIÓN la conferencia ministerial sobre seguridad vial organizada por la Presidencia maltesa en La Valeta el 29 de marzo de 2017;
4. REFRENDA el contenido de la declaración de La Valeta sobre seguridad vial, recogida en el anexo de las presentes Conclusiones,
5. INVITA a los Estados miembros a que prosigan sus esfuerzos y la cooperación en la ejecución de los compromisos contraídos en dicha declaración,
6. INVITA a la Comisión a participar en estos esfuerzos y a tener en cuenta la declaración a la hora de preparar la próxima estrategia de la Unión sobre seguridad vial.

¹ Comisión Europea, comunicado de prensa IP/17/674 de 28 de marzo de 2017.

1. Los ministros de Transporte de los Estados miembros de la Unión Europea, reunidos en La Valeta el 29 de marzo de 2017 bajo la Presidencia maltesa del Consejo de la Unión Europea, reiteran su compromiso con la mejora de la seguridad vial. La persistencia de un elevado número de víctimas mortales (26 100 víctimas mortales en la UE en 2015) y de lesiones graves por accidentes de tráfico constituye un problema social importante que provoca sufrimiento humano y costes económicos inaceptables, estimados en 50 000 millones de euros al año por lo que respecta únicamente a los accidentes mortales², y en más de 100 000 millones de euros si se incluyen los accidentes graves.³
2. Ha habido una tendencia constante y prometedoras hacia el objetivo común de reducir a la mitad el número de muertes en carretera entre 2010 y 2020, aprobado por el Consejo de la Unión Europea en 2010⁴, pero las tasas de reducción del número de víctimas mortales se han estancado en los últimos años. Especialmente preocupante es el número de víctimas mortales y de lesiones graves entre los peatones y ciclistas. El objetivo se ha vuelto, por lo tanto, extremadamente difícil de alcanzar y, a menos que se realicen esfuerzos adicionales, no podrá cumplirse.
3. El trabajo sobre la mejora de la seguridad vial no debe medirse solo mediante el recuento de fallecidos en las carreteras; el número de lesiones graves no es menos preocupante, ya que es cinco veces superior al número de víctimas mortales.² Un ambicioso objetivo global debería orientarse, en el espíritu de la Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo⁵, a impulsar las medidas de reducción adecuadas. Tal objetivo requiere supervisión a través de datos comparables y fiables, que se notifiquen utilizando una definición común. Dichos datos han de analizarse exhaustivamente en una labor de cooperación entre los Estados miembros y la Comisión Europea, a fin de que, sobre la base de su solidez, se pueden adoptar medidas adicionales para reducir el número de tales lesiones en la próxima década.

² Comisión Europea, estudio de seguridad vial para la evaluación intermedia de las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020, 2015, p. 19.

³ Comisión Europea, comunicado de prensa IP/16/863 de 31 de marzo de 2016.

⁴ Conclusiones del Consejo sobre la seguridad vial, de 2 de diciembre de 2010, apartado 21, doc. ST 16951/10.

⁵ Resolución A/70/260 de abril de 2016.

4. La situación con respecto a la seguridad vial varía mucho entre los Estados miembros. En aquellos casos en los que la seguridad vial se sitúa por debajo de la media de la Unión Europea debe hacerse un esfuerzo especial, apoyado por una estrecha cooperación e intercambio de conocimientos entre los Estados miembros.
5. El exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o de estupefacientes, o las distracciones del conductor, así como la conducción en condiciones de cansancio siguen estando entre las principales causas de accidentes de tráfico. La falta de utilización de equipos de protección incrementa la gravedad de las lesiones. Se debe prestar atención especial a la mejora del comportamiento de los usuarios de la red viaria.
6. Ya hay una amplia gama de instrumentos, en particular la mejora de la labor de hacer de cumplir las normas de circulación en los Estados miembros, así como a través de las fronteras, la mejora de la educación y de la sensibilización de los usuarios de la red viaria, y la mejora de las infraestructuras y la seguridad de los vehículos, teniendo en cuenta la edad y la inspección técnica de vehículos. Estos instrumentos deberían aplicarse fácilmente.
7. Sobre la base del principio de subsidiariedad, la seguridad vial es una responsabilidad compartida que requiere la actuación concreta y conjunta de las instituciones de la Unión Europea, los Estados miembros, las autoridades regionales y locales, la industria y la sociedad civil.
8. Los Estados miembros se comprometerán a:
 - a) proseguir e intensificar las medidas necesarias para reducir a la mitad el número de víctimas mortales en la red viaria de la UE de aquí a 2020 respecto al nivel de referencia de 2010;
 - b) reforzar la cooperación entre Estados miembros, incluidas las autoridades pertinentes, así como con la sociedad civil, los centros de investigación y el sector privado, en particular en lo que se refiere a los planes y estrategias de seguridad vial consecutivos a un enfoque basado en el riesgo o a un enfoque integrado (como el enfoque de Sistema Seguro («*Safe System*»));
 - c) tener en cuenta los desplazamientos en bicicleta⁶ y a pie en los planes de movilidad y en las políticas y medidas de seguridad y, cuando sea viable, estudiar la inclusión de una infraestructura específica;

⁶ La política sobre el transporte en bicicleta se aborda específicamente en la Declaración de Luxemburgo sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte respetuoso con el clima, de octubre de 2015.

- d) mejorar la seguridad de los usuarios de la red viaria mediante el desarrollo de una infraestructura vial más segura, teniendo presente la posibilidad de ampliar la aplicación de los principios de gestión de la seguridad de las infraestructuras en carreteras distintas de las integradas en la red transeuropea de carreteras (RTE-T);
- e) entablar debates con las partes interesadas pertinentes, como parte de la planificación de la movilidad urbana, sobre la posibilidad de ampliar e integrar la reducción de los límites de velocidad, como por ejemplo el de 30 km/h, en las zonas de alto riesgo, en particular en zonas en las que están presentes personas que trabajan, circulan en bicicleta y juegan;
- f) garantizar el despliegue eficaz del sistema de llamada de emergencia (*e-Call system*) y reducir los tiempos de reacción de auxilio;
- g) promover la realización de investigaciones en profundidad utilizando las muestras pertinentes de colisiones o accidentes graves de tráfico y analizando los datos para determinar ámbitos prioritarios de intervención;
- h) proseguir, en paralelo con sus esfuerzos para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción del número de víctimas mortales, los trabajos orientados a: i) reducir el número de lesiones graves en colisiones viarias por carretera, y ii) notificar datos fiables y comparables, utilizando una definición común basada en la escala internacional de lesiones MAIS⁷3+, para antes del final de 2018;
- i) fijar el objetivo de reducir a la mitad el número de heridos graves en la UE de aquí a 2030 respecto al nivel de referencia de 2020 utilizando esta definición común y en el marco de una estrategia global de seguridad vial para este período;
- j) seguir desarrollando medidas para garantizar los cuidados con posterioridad a una colisión, la rehabilitación temprana y la reintegración social de las víctimas de accidentes de tráfico, en cooperación con las partes interesadas pertinentes en materia de política pública, en particular con aquellas que representan a las víctimas de accidentes de tráfico;

⁷ Escala Abreviada de Lesiones, índice que va de 1 a 6.

- k) hacer cumplir efectivamente las normas de seguridad vial y prestar apoyo a los servicios policiales de vigilancia del tráfico, en particular mediante la cooperación y el intercambio de buenas prácticas por lo que respecta a la velocidad, la conducción bajo la influencia del alcohol o de estupefacientes, el incumplimiento de las normas indicadas por los semáforos y las señales de tráfico, las distracciones durante la conducción derivadas, por ejemplo, de la utilización de dispositivos móviles, y la no utilización de equipos de protección. Debería prestarse especial atención a instrumentos preventivos como los dispositivos de bloqueo de encendido en caso de consumo de alcohol, y a otros sistemas técnicos de apoyo;
- l) proseguir los trabajos en los organismos internacionales de seguridad vial⁸ para contribuir a acelerar la mejora de la seguridad vial a través de medios técnicos y no técnicos en Europa y allende sus fronteras;
- m) garantizar unos niveles adecuados de financiación para futuras políticas de seguridad vial, así como para programas y actividades de investigación relacionados, de conformidad con i) los objetivos establecidos en las estrategias nacionales y con ii) los recursos financieros disponibles de los Estados miembros;
- n) promover, junto con la Comisión Europea, una cultura de la seguridad vial a escala europea basada en valores compartidos y mejorar el comportamiento de los usuarios de la red viaria a través de educación y formación continuas y eficaces destinadas a diferentes grupos, teniendo en cuenta las necesidades específicas de los usuarios vulnerables de la red viaria⁹, así como las de los conductores profesionales;
- o) apoyar el despliegue de vehículos conectados y automatizados compatibles e interoperativos, con beneficios demostrados en materia de seguridad, tal como se mencionan en la Declaración de Ámsterdam¹⁰ y la Estrategia de la Comisión sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos¹¹.

⁸ Como, por ejemplo, en los grupos de trabajo de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (Grupo de trabajo sobre seguridad vial (WP.1), Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29), Grupo de trabajo sobre el transporte de mercancías peligrosas (WP.15)).

⁹ «usuarios vulnerables de la red viaria»: incluye a los usuarios no motorizados de la red viaria, como por ejemplo los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas.

¹⁰ Declaración de Ámsterdam sobre cooperación en el ámbito de la conducción conectada y automatizada, de abril de 2016.

¹¹ Documento ST 15203/16 (COM (2016) 766 final, de noviembre de 2016).

9. Los Estados miembros instan a la Comisión a:
- a) mejorar la protección de los usuarios de la red viaria, y en particular de los usuarios vulnerables, garantizando el despliegue de nuevos dispositivos de seguridad para los vehículos mediante, por ejemplo, la aceleración de la revisión de las normas de homologación del Reglamento de seguridad general, tal y como se señala en el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo titulado «Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE»¹²;
 - b) elaborar un nuevo marco de seguridad vial para la década posterior a 2020, incluida una evaluación de la eficacia de la seguridad vial, teniendo en cuenta las metas y los objetivos establecidos en la presente declaración;
 - c) explorar el refuerzo del marco jurídico de la Unión en materia de seguridad vial, prestando especial atención a la cooperación de los Estados miembros en relación con el reconocimiento mutuo de las decisiones de privación del derecho de conducir de los conductores no residentes, a reserva de la base o de las bases jurídica(s) adecuada(s) para este tipo de propuestas;
 - d) trabajar con todas las partes interesadas para establecer proyectos e iniciativas destinados a proteger a los usuarios vulnerables de la red viaria y facilitar el intercambio de conocimientos y mejores prácticas entre los Estados miembros en materia de investigación de los accidentes de tráfico, así como de estrategias y campañas de seguridad vial;
 - e) explorar el potencial de las tecnologías de conducción conectada y automatizada, y de la utilización de los datos de los que ya se dispone en los vehículos y las infraestructuras, a fin de aumentar la seguridad vial, garantizando al mismo tiempo la seguridad de los datos;
 - f) garantizar que se asignen los recursos necesarios a los programas y proyectos de investigación que fomenten la seguridad vial en Europa;
 - g) cooperar con los Estados miembros y otras partes interesadas clave en el desarrollo de una cultura de la seguridad vial a escala europea.

¹² Documento ST 15705/16 (COM (2016) 787 final, de diciembre de 2016).

10. Los Estados miembros invitan a la industria, en cooperación con la sociedad civil en el sector, a:
- a) desarrollar sistemas de transporte inteligentes y cooperativos, asegurando que los nuevos servicios y sistemas sean compatibles, interoperativos y seguros a escala europea;
 - b) desarrollar y fomentar nuevas tecnologías, en particular las funciones de conducción automatizada y los sistemas de asistencia a la conducción que reducen los efectos de los errores humanos y de las distracciones como, por ejemplo, los sistemas avanzados de control de la velocidad o de frenado de emergencia autónomo, que protegen, en particular, a los usuarios más vulnerables de la red viaria;
 - c) promover el potencial, en materia de seguridad vial, de los vehículos cooperativos, conectados y automatizados.
11. Los ministros de Transporte ponen de relieve la importancia del trabajo continuo y de la cooperación en materia de seguridad vial, y toman nota de las contribuciones y los compromisos contraídos por las partes interesadas antes de la conferencia de La Valeta y en el transcurso de la misma.
-