



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 10.2.2006

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN**

**PROGRAMA DE ACCIÓN EUROPEO DE SEGURIDAD VIAL  
BALANCE INTERMEDIO**

**(SEC(2006) 221)**

## 1. INTRODUCCIÓN

El Libro Blanco sobre el transporte adoptado en 2001<sup>1</sup> proponía el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico de aquí a 2010. En el Programa de acción europeo de seguridad vial adoptado en 2003<sup>2</sup> volvió a insistirse en esa meta.

Más allá de ese objetivo, el mensaje no dejaba lugar a dudas porque, aunque el debate sobre el mayor grado de eficacia a nivel europeo, nacional, regional o privado no es nuevo, el programa de 2003 introdujo el concepto de «responsabilidad compartida».

Las iniciativas dirigidas a aumentar la seguridad vial se toman desde toda una serie de esferas. Algunas, únicamente a nivel local (las dirigidas a hacer más seguras las carreteras) o simplemente personal (comportamiento responsable); otras requieren la participación de varios agentes, por ejemplo cuando, en respuesta a la demanda de los consumidores, la industria automovilística toma la iniciativa de fabricar vehículos más seguros. La intervención comunitaria, por su parte, debe obedecer al concepto de competencia mixta previsto en el Tratado. Algunas acciones reconocidas como prioritarias corresponden claramente a los Estados miembros únicamente (o a otros agentes). Otras, prioritarias también, requieren una iniciativa comunitaria.

El objetivo movilizador del que se ha hablado antes y que fue aprobado por el Parlamento Europeo<sup>3</sup> y después por el Consejo<sup>4</sup>, ha propiciado grandes avances. La presente comunicación hace un balance a mitad de camino tal como preveía el ya citado programa adoptado en 2003. Se acompaña de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión<sup>5</sup>, que incluye estadísticas sobre accidentes (parte 1), fichas recapitulativas por Estados miembros (parte 2), un panorama de la legislación de la Unión sobre seguridad vial (parte 3), una selección de proyectos financiados por la Comisión sobre esta cuestión (parte 4) y algunos ejemplos de compromisos ciudadanos en el marco de la Carta Europea de Seguridad Vial (parte 5)<sup>6</sup>.

## 2. 2001-2005: AVANCES MÁS RÁPIDOS PERO CON ALGUNAS INSUFICIENCIAS

### 2.1. Balance global a nivel de la Unión Europea

En el conjunto de los Estados miembros actuales de la Unión Europea se registraron **50 000 víctimas mortales en la carretera en 2001**, y el objetivo común propuesto en ese año, actualizado tras la ampliación de 2004, es que esa cifra no supere los **25 000 muertos por año de aquí a 2010**.

---

<sup>1</sup> La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad [COM(2001)370 final de 12 de septiembre de 2001].

<sup>2</sup> 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 [COM(2003)311 final de 2 de junio de 2003].

<sup>3</sup> Resolución de 12 de febrero de 2003, DO C43E de 19.2.2004, p. 250.

<sup>4</sup> Conclusiones del Consejo de Transportes de 5 de junio de 2003, documento 9686/03 (Presse 146), p. 22.

<sup>5</sup> SEC(2005)... de ...

<sup>6</sup> Estos documentos pueden consultarse en el sitio Internet Europa sobre transporte por carretera [http://europa.eu.int/comm/transport/road/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/road/index_en.htm).

En 2005, hubo aproximadamente 41 600 muertos<sup>7</sup>, lo cual supone una reducción insuficiente del 17,5 % en 4 años. Si se mantiene ese ritmo, en la Unión podrían producirse 32 500 víctimas mortales en 2010 y no 25 000 como máximo, que es el objetivo establecido. La evolución en los diez últimos años registró una inflexión en 2001 que merece describirse:

- Entre 1994 y 2000, el número de muertos en las carreteras disminuyó solamente un 2 % como media anual, mientras que el número de accidentes registró un ligero aumento. De ello cabe deducir que las mejoras técnicas de los vehículos fueron la razón principal de esa evolución.
- Entre 2001 y 2005, el número de víctimas mortales se redujo un 5 % de media anual y el número de accidentes disminuyó, en promedio, un 4 % al año, e incluso un 5 % entre 2003 y 2004; esa evolución de los principales indicadores, paralela desde ese momento, se corresponde con las fechas de entrada en vigor de los planes de medidas decididas a favor de la seguridad vial en la mayoría de los Estados miembros.

Al analizar las estadísticas por categorías de usuarios y de vehículos o por tipos de accidentes, se observa que la evolución no es uniforme:

- El porcentaje de muertos entre los conductores de motocicletas en relación con el total de víctimas mortales en la carretera, que se mantuvo relativamente estable en torno al 9,5 % hasta 1996, no dejó de aumentar después hasta situarse en el 14 % en 2003.
- En valores absolutos, el número de conductores de motocicletas muertos aumentó un 5,6 % entre 2000 y 2003, mientras que en ese mismo período el número total de víctimas mortales en la carretera experimentó una reducción del 12 %. Algunas cifras son alarmantes: en Italia, Bélgica, Suecia y el Reino Unido, el número de víctimas mortales entre los conductores de motocicletas aumentó, respectivamente, un 40 %, un 39 %, un 21 % y un 15 %. En Francia, la inversión de la tendencia fue significativa: un aumento del 10 % entre 2000 y 2002 seguido de una reducción del 8 % en 2003 en comparación con el año anterior.
- Los jóvenes de 18 a 25 años constituyen un grupo de riesgo: representan el 10 % de la población y el 21 % del número total de víctimas mortales en 2003, y las cuatro quintas partes de ese porcentaje son hombres. El fenómeno conocido como la «fiebre del sábado noche» (los accidentes que se producen en las noches del fin de semana) sigue siendo una tragedia.
- Los peatones (5 400 muertos) y los ciclistas (2 000 muertos) siguen siendo especialmente vulnerables.
- Los peatones de más de 65 años representan alrededor del 27 % del número total de peatones muertos, cifra desproporcionada en relación con el porcentaje que les corresponde en el total de la población (18 %).
- Los pesos pesados están involucrados en el 6 % de todos los accidentes, pero ese porcentaje asciende al 16 % si se trata de accidentes mortales, lo que confirma la gravedad de los accidentes en los que participan. Por el contrario, la implicación de camiones en accidentes disminuye con más rapidez que los accidentes en general.

---

<sup>7</sup> Estimación basada en los datos provisionales más recientes.

- Los accidentes fuera de las aglomeraciones (exceptuando en las autopistas) son los más graves: aunque sólo representan el 28 % de todos los accidentes, concentran el 60 % del número total de víctimas de la carretera.
- Los accidentes en las aglomeraciones constituyen el 67 % de todos los accidentes y el 31 % del número total de víctimas de la carretera.
- En el caso de las autopistas, los accidentes constituyen el 5 % y las víctimas mortales el 9 %.

Por lo que se refiere a los Estados miembros de la última ampliación, sus resultados en cuanto a seguridad vial son peores que en comparación con la situación media de la Unión de antes de 2004. Aunque algunos de esos países registraron a principios de los años noventa una evolución espectacular, su situación desde 2001 no es, en lo fundamental, diferente de la de varios Estados miembros de la Europa de los quince. Por último, los países de la ampliación no presentan ninguna característica especial: los problemas son similares, simplemente se han manifestado más tarde.

## **2.2. Estados miembros**

### **• *Evolución reciente***

Las cifras globales mencionadas en el apartado 2.1 no reflejan las enormes discrepancias existentes entre Estados miembros, por ejemplo:

- El número anual de víctimas por millón de habitantes varía entre 50-60 (Malta, Países Bajos, Suecia y el Reino Unido) y más de 200 (Letonia y Lituania), situándose la media de la Europa de los veinticinco en 95.
- El número anual de víctimas por millón de vehículos privados<sup>8</sup> varía entre 130-150 (Países Bajos, Suecia y el Reino Unido) y 600 (Lituania) y 800 (Letonia), situándose en 220 la media de la Europa de los veinticinco.
- Por lo que se refiere a la evolución del número de muertos entre 2001 y 2004, nueve Estados miembros (Alemania, Estonia, Francia, Italia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y Suecia) registraron una reducción más rápida que la media de los veinticinco (-14%); otros ocho Estados miembros (Bélgica, Dinamarca, Grecia, España, Irlanda, Austria, Finlandia y el Reino Unido) registraron avances limitados (reducción de al menos el 5 % pero inferior a la media); otros seis (República Checa, Letonia, Hungría, Polonia Eslovenia y Eslovaquia) progresaron de forma muy limitada y, en algunos casos, incluso, retrocedieron (evolución máxima del 5 %, en términos positivos o negativos con respecto a las cifras de 2001), mientras que la situación se deterioró en Chipre y en Lituania. Esos porcentajes deben considerarse, sin embargo, con prudencia, sobre todo en el caso de los Estados miembros muy pequeños en los que un número limitado de accidentes graves tiene gran peso en el resultado nacional.

### **• *Nuevos planes de seguridad vial***

---

<sup>8</sup> La relación número de víctimas mortales/número de vehículos proporciona, en teoría, una imagen más fidedigna de la situación que la relación número de víctimas mortales/población. No obstante, debe interpretarse con cuidado habida cuenta de la incertidumbre en cuanto al número real de vehículos en circulación en varios Estados miembros.

El Libro Blanco de 2001 y el Programa de acción europeo de 2003 llevaron a muchos Estados miembros que no lo habían hecho aún a elaborar planes nacionales de seguridad vial que recogían, con frecuencia, el objetivo común de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las carreteras. La Unión Europea ha contribuido, así, a que la seguridad vial figure entre las prioridades políticas de los Estados miembros.

Además de reforzar los controles y las sanciones (prioridad ampliamente compartida), los planes de los Estados miembros incluyen, en general, campañas de formación e información dirigidas a generar una cultura de seguridad vial, implicar a todos los agentes y garantizar una mejor preparación de los conductores. La movilización de las partes implicadas se realiza mediante cartas o compromisos voluntarios.

Los Estados miembros han tomado, además, iniciativas de lucha contra el alcohol, las drogas y los medicamentos: reducción del índice de alcoholemia (en general 0,2 mg/ml) para los conductores noveles o profesionales en algunos países, agravación de las penas en caso de resultado positivo en el test de alcoholemia e incluso iniciativas legislativas contra la conducción bajo la influencia de drogas. Se han multiplicado los controles, que ahora son más selectivos, eficaces, fiables y rápidos, sobre todo cuando se efectúan en carretera.

### **3. BALANCE DE LA INTERVENCIÓN COMUNITARIA DESDE 2001**

La intervención comunitaria ha revestido varias formas: legislación, ayudas a la investigación, estudios, subvenciones y análisis y difusión de buenas prácticas. En esta sección se describen con más detalle las acciones que se han llevado a cabo recientemente. La lista completa de la legislación adoptada desde 2001 y la lista de las propuestas aún en fase de negociación interinstitucional, así como una selección de los proyectos y estudios europeos, figuran en las partes 3 y 4 del ya mencionado documento de trabajo de los servicios de la Comisión.

#### **3.1. Hacer cumplir las normas: acabar con la impunidad**

La Recomendación 2004/345/CE se refiere a las buenas prácticas de control del cumplimiento de las normas relativas a la conducción bajo los efectos del alcohol, a la velocidad y al uso del cinturón de seguridad. Se aplica a todo el transporte motorizado tanto privado como profesional. Un grupo de expertos de los Estados miembros y la Comisión sigue de cerca su aplicación.

Hoy en día, muchas infracciones de tráfico cometidas por no residentes no son perseguidas debido a la falta de cooperación sistemática entre las autoridades administrativas y policiales de los distintos Estados miembros. En algunos países con mucho tránsito, el porcentaje de las infracciones cometidas por no residentes puede llegar al 35 % del total. Eso demuestra que incluso los mejores resultados tienen lagunas sin una cooperación internacional sobre control y sanciones. La dimensión europea de este problema es evidente y hay que hacer algo para solucionarlo.

#### **3.2. Evitar los errores o minimizar sus consecuencias**

Todos los usuarios de la carretera son falibles. Habida cuenta de la gravedad potencial de los errores que pueden cometer, convendría limitar sus consecuencias (seguridad pasiva) e, incluso, evitarlos (seguridad activa).

- *Seguridad pasiva de los vehículos*

Los vehículos proporcionan a sus ocupantes una protección mucho mayor que hace algunos años, y esas mejoras se están realizando a un ritmo que nunca antes se había registrado. Además, la seguridad se ha convertido en un aspecto comercial determinante. Esa evolución positiva se debe al esfuerzo de la industria, apoyada en gran medida por la información que se ofrece al consumidor, por ejemplo a través de *EuroNCAP* (programa de evaluación de la protección de los ocupantes de los nuevos modelos de vehículos) y por las ayudas europeas a la investigación; en este campo, los proyectos son numerosos.

Ya es obligatorio utilizar el cinturón de seguridad en todos los vehículos que lo lleven. Se ha generalizado la obligatoriedad de recurrir a dispositivos de seguridad específicos para los niños en los vehículos.

A nivel interinstitucional se están negociando dos propuestas: una para que todos los vehículos lleven cinturones de seguridad y otra para hacer que sea obligatoria la certificación de camiones y autobuses, algo que antes era optativo.

Por otra parte, sigue existiendo un potencial de mejora de la protección de los usuarios vulnerables en caso de colisión con un vehículo de motor.

- **«eSafety» y otros aspectos de la seguridad activa de los vehículos**

Desde 2003 se viene desarrollando el concepto de «eSafety»<sup>9</sup>, consolidado como parte de la iniciativa del vehículo inteligente. Esas tecnologías inteligentes abren grandes perspectivas para la seguridad activa y completan las mejoras conseguidas gracias a la seguridad pasiva. Los esfuerzos conjuntos (Comisión, Estados miembros e industria) tienen por objeto que el concepto de *eSafety* sea pronto una realidad, sobre todo por lo que se refiere a la aplicación de «eCall»<sup>10</sup>. Se están experimentando otras tecnologías sobre la interfaz hombre-máquina o la interacción entre el vehículo y la infraestructura.

A más corto plazo, varios estudios publicados recientemente en el sitio Internet Europa han demostrado el potencial de mejora a corto plazo de medidas que resultan tan rentables como el control electrónico de la estabilidad, la utilización de luces de circulación diurna en todos los vehículos o la colocación de bandas retrorreflectantes en el contorno de los camiones.

- **«CARS-21»: por la competitividad de la industria automovilística**

El grupo de alto nivel *CARS-21*<sup>11</sup>, que pretende aumentar la competitividad de la industria, ha estado examinando cuestiones relacionadas con la reglamentación, el comercio, el medio ambiente y la seguridad vial. El 12 de diciembre de 2005 se aprobó un plan para los diez próximos años<sup>12</sup>. En relación con la seguridad vial se considera prioritario generalizar los sistemas a bordo de los vehículos (testigos del cinturón de seguridad, luces de circulación diurna, sistema de asistencia al frenado de emergencia y control electrónico de estabilidad).

---

<sup>9</sup> Comunicación de la Comisión «Las tecnologías de la información y las comunicaciones al servicio de vehículos seguros e inteligentes» [COM(2003)542 final de 15.9.2003].

<sup>10</sup> COM(2005)431 final de 14.9.2005.

<sup>11</sup> Ese grupo, creado en enero de 2005, está compuesto por representantes de la Comisión, los Estados miembros, el Parlamento Europeo, la industria, organizaciones sindicales, organizaciones no gubernamentales y usuarios.

<sup>12</sup> <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

- **Seguridad de las infraestructuras**

A este respecto, el acervo legislativo se limita por ahora a la Directiva 2004/54/CE, adoptada en respuesta, en particular, a los graves incendios de los túneles del Mont Blanc, del Tauern y de San Gotardo en 1999 y 2001. Tiene por objeto reducir el riesgo de accidentes con medidas preventivas y, en caso de accidente, salvar al mayor número posible de personas.

En relación con la mejora de la infraestructura viaria, cada año pueden evitarse más de 600 muertes y casi 7 000 accidentes en los ejes de la red transeuropea, es decir entre el 12 y el 16 % de las muertes y entre el 7 y el 12 % de los accidentes que se registran en esos ejes mediante una mejor gestión de la seguridad de la infraestructura. Una serie de iniciativas de auditoría y metodología, por ejemplo *Euro RAP (European road assessment programme)* y *EuroTAP (European tunnels assessment programme)*, ambas financiadas por la Comunidad, pretenden aumentar la seguridad de las infraestructuras viarias por medio de una estrategia de información y transparencia.

### **3.3. Permiso de conducción y normas de aptitud para conducir**

- **Permiso de conducción**

A nivel interinstitucional se está negociando una propuesta de refundición y profundización de la legislación vigente sobre el permiso de conducción, en la que se prevé, en particular, la consolidación del acceso progresivo a la conducción de motocicletas y de los vehículos más pesados, así como la introducción de un permiso de conducción de los ciclomotores.

La Directiva 2000/56/CE<sup>13</sup> ha hecho más severos los requisitos en el contenido de las pruebas del examen para la obtención del permiso de conducción con objeto de que las autoescuelas preparen mejor a los candidatos, y hay una serie de proyectos de formación para conductores jóvenes que ofrecen unas perspectivas optimistas.

- **Normas de aptitud para conducir**

Las técnicas médicas están evolucionando y cada vez se conocen mejor las incidencias de algunas afecciones sobre la conducción. Por consiguiente, deben evolucionar también las normas médicas mínimas establecidas en el anexo III de la Directiva sobre el permiso de conducción, que ya tienen prácticamente veinticinco años. En ese contexto se están revisando las normas médicas relativas a la visión, la epilepsia y la diabetes, especialmente por lo que se refiere a la aptitud física de los conductores profesionales.

### **3.4. Conducir para los demás con total seguridad**

- **Legislación social y técnica**

En diciembre de 2005, el Parlamento y el Consejo alcanzaron un acuerdo en relación con dos propuestas legislativas, la primera dirigida a perfeccionar y reforzar las normas vigentes sobre control y cumplimiento de los tiempos de conducción y los períodos de descanso y la segunda destinada a mejorar la aplicación de las normas sociales (tiempos de conducción, descanso y trabajo). Se ha previsto, en particular, un aumento considerable del número de controles que

---

<sup>13</sup> Directiva 2000/56/CE de la Comisión, de 14 de septiembre de 2000, por la que se modifica la Directiva 91/439/CEE del Consejo sobre el permiso de conducción, DO L 237 de 21.9.2000, p. 45.

deben efectuarse para comprobar el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso de los conductores (hoy en día debería controlarse el 1 % de las jornadas de trabajo).

El tacógrafo digital es, desde 2006, obligatorio en todos los vehículos nuevos y todos los vehículos comerciales a partir de 3,5 toneladas o de ocho asientos para pasajeros deben llevar dispositivos de limitación de la velocidad. Las normas aplicables al transporte de mercancías peligrosas (requisitos y procedimientos de control) siguen adaptándose al progreso técnico.

- **Formación de los conductores**

En el transporte profesional, la cualificación inicial y la formación continua de los conductores están ya armonizadas a un nivel elevado. La Directiva 2003/59/CE relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores profesionales debe incorporarse al ordenamiento interno de los Estados miembros en septiembre de 2006. En ella se establece el principio del acceso progresivo a la conducción tanto de los vehículos más ligeros como de los más pesados en función de la edad del conductor y del tipo de formación que este haya seguido al principio de su vida profesional, formación que debe actualizarse con regularidad a lo largo de la vida profesional del conductor.

### **3.5. Carta Europea de Seguridad Vial**

Para que los agentes implicados en la seguridad vial, además de las administraciones nacionales, asuman la responsabilidad que les incumbe, la Carta Europea de Seguridad Vial pone en práctica el concepto de responsabilidad compartida ya que sus signatarios se comprometen firmemente a adoptar medidas concretas y cuantificables dentro de su esfera de competencias para contribuir al objetivo común.

Desde el 6 de abril de 2004, las empresas, clubes de automovilistas, asociaciones, centros escolares, medios de comunicación y municipalidades (por citar tan solo a algunos de los firmantes potenciales de la Carta) están invitados a suscribir compromisos concretos. En la actualidad la Carta tiene más de trescientos signatarios, y más de la cuarta parte de ellos son colectividades territoriales. Lo que se pretende es conseguir que ese número llegue a 2 500 en 2008. En el sitio Internet de la Carta<sup>14</sup> puede consultarse la lista completa de signatarios y sus compromisos correspondientes. En la parte 5 del documento de trabajo se describen algunos de los compromisos contraídos en el marco de la Carta.

### **3.6. Proteger y educar a los usuarios de riesgo y a los usuarios vulnerables**

- **Niños y adolescentes**

La Directiva 2003/20/CE, que debe incorporarse al Derecho interno de los Estados miembros antes del 9 de mayo de 2006, prevé una serie de medidas para aumentar la seguridad de los niños en vehículos, camiones y autobuses. Por ejemplo, en los vehículos y camiones que llevan dispositivos de seguridad, los niños cuya estatura no alcance los 150 centímetros deben estar sujetos mediante un sistema de retención adaptado a su peso.

Por otra parte y teniendo en cuenta que debe empezarse a educar desde la más temprana edad en seguridad vial a los niños, se han realizado varios proyectos y campañas y una guía de buenas prácticas europeas con ayuda de la Comisión.

---

<sup>14</sup> <http://europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter.htm>

- ***Jóvenes adultos***

Los jóvenes adultos, que constituyen la inmensa mayoría de los conductores noveles, deben ser los destinatarios principales de las campañas de sensibilización y prevención.

De ese modo, las campañas «Un conductor cada noche» y «Noche europea sin accidentes» se refieren a uno de los aspectos más trágicos de la seguridad vial, es decir, los accidentes, con frecuencia graves, que se producen en las noches del fin de semana. Esas campañas buscan medios y un lenguaje para apelar a la responsabilidad ciudadana de los conductores e incitarles a mantenerse sobrios.

- ***Personas mayores***

En el caso de las personas mayores, la cuestión esencial consiste en conciliar movilidad y seguridad.

Entre las personas de 70 años o más, la mortalidad de los peatones es más importante que la de los conductores, el 40 % frente al 12 %. No obstante, la curva de los conductores muertos registra una fuerte subida a partir de los 70 años. Es preciso, pues, tener en cuenta ese fenómeno.

- ***Peatones y ciclistas***

La Directiva 2003/102/CE relativa a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública en caso de colisión con un vehículo de motor prevé que el diseño de la parte frontal de los nuevos modelos de vehículos debe ser menos peligroso para los peatones a partir del 1 de octubre de 2005. En otoño de 2005 se celebró un debate público sobre la mejora de las disposiciones de la Directiva.

Además, en 2006 será aplicable la Directiva 2005/66/CE, que tiene por objeto, en particular, aumentar la protección de los usuarios en caso de colisión con un vehículo dotado de una barra parachoques.

En virtud de la Directiva 2003/97/CE, a partir de enero de 2007, todos los pesos pesados que se matriculen en la Unión Europea deberán llevar retrovisores o sistemas complementarios de visión indirecta que eliminen el ángulo muerto. Si los vehículos existentes estuvieran dotados de dispositivos similares, podrían salvarse 1 300 vidas al año, fundamentalmente de ciclistas pero también de otros usuarios de riesgo, a un coste cuatro veces inferior a los beneficios.

- ***Conductores de motocicletas y ciclomotores***

Las estadísticas sobre el número de conductores de motocicletas muertos son sumamente preocupantes: se trata de la única categoría de usuarios en la que globalmente la mortalidad no disminuye, al contrario de la tendencia general, y en algunos Estados miembros el aumento es alarmante. No sería, por tanto, sorprendente que en 2010 el número de víctimas mortales en la carretera se hubiera reducido a la mitad pero que uno de cada tres muertos fuera un motorista, en lugar de uno de cada seis, como es el caso en la actualidad.

Por esa razón, el programa de acción se propuso el objetivo de aumentar la seguridad de las motocicletas por medio de medidas legislativas o acuerdos voluntarios con la industria. Por ejemplo:

- La propuesta de tercera Directiva sobre el permiso de conducción (refundición) introduce el acceso progresivo a la conducción de las motos más potentes.
- Los fabricantes europeos de vehículos de motor de dos ruedas se han comprometido, mediante un acuerdo voluntario en el marco de la Carta Europea de Seguridad Vial, a ofrecer de aquí a 2010 en la mitad de sus nuevos modelos sistemas de frenado más seguros como, por ejemplo, el ABS. La industria debería adoptar otras iniciativas en materia de desarrollo tecnológico y comercialización.

Quedan por solucionar los problemas fundamentales de la percepción de los vehículos de motor de dos ruedas, con sus especificidades, por parte de los conductores de los otros vehículos, así como de la percepción que los conductores de esos vehículos de dos ruedas tienen de su propia seguridad en relación con los demás vehículos.

En la actualidad el uso de casco es obligatorio en todos los Estados miembros para todos los vehículos de motor de dos ruedas. El cumplimiento de esta norma sigue siendo motivo de preocupación, de ahí las campañas sobre este asunto.

- ***Personas discapacitadas***

Facilitar el acceso de los usuarios discapacitados físicos a la conducción de su propio vehículo es una prioridad absoluta. Ahí reside su auténtica autonomía y es preciso garantizar esa movilidad, protegiendo al mismo tiempo su seguridad y la de los demás.

Mucho antes de 2003 ya se llevó a cabo toda una serie de medidas. Recientemente, el estudio *QUAVADIS* (*quality and use aspects of vehicle adaptations for disabled*) ha favorecido la difusión y la puesta en común de información sobre adaptaciones de vehículos en toda la Unión Europea.

- ***Reincidentes***

La multiplicación de los controles en carretera lleva aparejado el aumento de la seguridad vial y también de los casos de retirada del permiso de conducción. Esa sanción, consistente en apartar de la circulación a los infractores más peligrosos, es necesaria pero para que siga siendo creíble debe acompañarse de medidas dirigidas a modificar el comportamiento del conductor. La rehabilitación de ese tipo de conductores es la solución para que pueda instaurarse una seguridad vial duradera.

### **3.7. Seguimiento de la situación y evaluación de las medidas**

La Comisión dispone ya de varias herramientas de seguimiento y otras están en fase de elaboración.

El análisis de las políticas nacionales ha dado lugar a varios estudios, que se describen en el documento de trabajo. El seguimiento estadístico se refiere a los indicadores rápidos, la base CARE (datos macroscópicos), las variables de exposición al riesgo, los indicadores de resultados y bases de datos detalladas.

Por lo que se refiere a *CARE* (*Community database on accidents on the roads in Europe*), los datos a disposición del público en el sitio Internet Europa son cada vez más numerosos y, además, se está ampliando a los nuevos Estados miembros, así como a Noruega y Suiza, en el contexto del proyecto integrado *SAFETY NET* (Sexto Programa marco). Son de destacar las

dificultades que plantean algunos países: Italia no proporciona datos desde 1999 y algunos de los que comunica Alemania son confidenciales y no pueden explotarse.

Además, se han creado o están creándose como parte de proyectos comunitarios de investigación o de proyectos financiados por la Comisión varias bases de datos más detalladas sobre muestras representativas de accidentes.

Es fundamental poner en común todos los datos e información. Seguirán realizándose las labores de seguimiento que ya son práctica habitual y las que aún están en fase experimental se mantendrán a medio plazo por medio de un mecanismo permanente.

Resulta muy complejo medir los efectos de las medidas del programa europeo porque muchas de ellas son difícilmente cuantificables o porque sus efectos son indirectos (recomendaciones, proyectos de investigación, apoyo a campañas nacionales, etc.), no son inmediatos (legislación) o incluso ambas cosas a la vez.

#### **4. CONCLUSIÓN**

Globalmente, la seguridad vial está aumentando en la Unión Europea, a un ritmo incluso más rápido que antes, pero de una manera muy dispar. Más importante aún: los avances siguen siendo insuficientes y persisten graves deficiencias. Son muchos los frentes que están abiertos y se tienen en cuenta todos los aspectos (infraestructuras, comportamiento y vehículos).

La Unión y sus Estados miembros, así como las demás partes interesadas, depositarios todos ellos de la «responsabilidad compartida», deben trabajar más y mejor en pos del ambicioso objetivo aprobado de forma colectiva. Por lo tanto, se estudiarán por parte de la Comisión medidas complementarias en el marco de la revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política europea de Transporte.