

Informe Especial

Objetivos de seguridad vial de la UE

Es hora de acelerar para alcanzarlos



TRIBUNAL
DE CUENTAS
EUROPEO

Índice

	Apartados
Resumen	I-VIII
Introducción	01-16
La seguridad vial es un problema social importante	01-09
Los accidentes de tráfico son causa frecuente de muerte prematura en la UE	01-03
Los usuarios vulnerables de la vía pública corren mayor riesgo de sufrir un accidente mortal, y existen diferencias significativas entre grupos de edad y Estados miembros	04-06
El enfoque del «Sistema Seguro» es un concepto global	07-09
Funciones y responsabilidades en la UE	10-12
Marco político y reglamentario de la UE en materia de seguridad vial	13-14
Financiación por la UE de proyectos que contribuyan a la seguridad vial	15-16
Alcance y enfoque de la auditoría	17-23
Observaciones	24-102
El enfoque del «Sistema Seguro» de la UE es exhaustivo, pero la Comisión afronta retos para supervisar los avances de los Estados miembros	24-41
El enfoque del «Sistema Seguro» de la UE es exhaustivo y establece objetivos ambiciosos	26-27
La Comisión todavía no ha llevado a cabo una evaluación de las contribuciones de las estrategias nacionales a la consecución de los objetivos de la UE	28-31
La supervisión del rendimiento de los Estados miembros todavía no es eficaz	32-34
Los datos de los Estados miembros sobre los heridos graves todavía no son comparables, mientras que los relativos a las víctimas mortales sí lo son	35-37
El progreso de la UE es demasiado lento como para alcanzar los objetivos de 2030 y 2050	38-41

Las acciones de la UE en el marco de los pilares de uso de las vías públicas, vehículos e infraestructuras no abarcan todos los ámbitos de riesgo y no están suficientemente integradas	42-82
En la UE no están cubiertas todas las principales causas de accidentes, y la supervisión por la Comisión de las estrategias de ejecución de los Estados miembros es limitada	44-56
En la UE, los vehículos están cubiertos por un marco normalizado, pero el envejecimiento del parque automovilístico limita su efecto	57-64
Los enfoques nacionales para mejorar la seguridad de las infraestructuras varían en complejidad, y los requisitos de la UE no abarcan las infraestructuras con mayor número de víctimas mortales	65-75
Los nuevos retos requerirán una mayor integración de las acciones de la Comisión en materia de seguridad vial	76-82
La consecución de los objetivos de seguridad vial de la UE no era un criterio clave para la selección de los proyectos ni para los indicadores de seguimiento	83-102
La seguridad vial no era un criterio clave para seleccionar los proyectos de infraestructura con objetivos relativos a la seguridad vial	85-91
Los proyectos cofinanciados por la UE con objetivos de seguridad vial no tenían que estimar su potencial contribución a la seguridad vial ni desarrollar los correspondientes indicadores de resultados	92-98
Es posible que se disponga de menos fondos de cohesión disponibles destinados a seguridad vial durante el período 2021-2027, pero una nueva condicionalidad es un primer paso hacia una mejor orientación	99-102
Conclusiones y recomendaciones	103-113

Anexos

Anexo I – Ejemplos de acciones en el marco de cada pilar del enfoque del «Sistema Seguro» de la ONU

Anexo II – Evolución de los objetivos de la Comisión en materia de seguridad vial desde 2001

Anexo III – Marco regulador de la UE para los pilares del enfoque del «Sistema Seguro» que auditamos

Anexo IV – Lista de proyectos cofinanciados por la UE incluidos en la muestra de auditoría

Anexo V – Visión global de los objetivos nacionales de seguridad vial

Anexo VI – Comparación de los límites de velocidad nacionales con las velocidades recomendadas en un estudio internacional

Anexo VII – Estatuto jurídico de los patinetes eléctricos en quince Estados miembros de la UE

Siglas y acrónimos

Glosario

Respuestas de la Comisión

Plazo

Equipo auditor

Resumen

I La seguridad vial es un problema social importante. En 2022 murieron 20 640 personas en accidentes de tráfico en la UE; en especial, corrieron mayor riesgo peatones, ciclistas y motociclistas. La seguridad vial es una competencia compartida entre la UE y sus Estados miembros, aunque la responsabilidad de aplicar plenamente algunas medidas que podrían mejorar directamente la seguridad vial recae en las autoridades nacionales. El papel de la Comisión es coordinar las actividades en el ámbito de la UE, especialmente cuando tienen un efecto transfronterizo.

II En 2018, la UE estableció los objetivos actuales de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tráfico entre 2030 y 2019, y de aproximarlos a cero para 2050. Para alcanzar estos objetivos, la Comisión basó su política de seguridad vial en el enfoque del «Sistema Seguro» de la UE, que consta de varios pilares para garantizar que, si falla un elemento, otro lo compense. En el período anterior, 2014-2020, la financiación total de la UE comprometida para proyectos que apoyaban la seguridad vial a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión (FC) y el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), ascendía aproximadamente a 6 600 millones de euros.

III En un momento cercano al punto intermedio del actual marco político 2021-2030, evaluamos si la Comisión había establecido el enfoque del «Sistema Seguro» de la UE y apoyado a los Estados miembros en la consecución de los objetivos de seguridad vial de 2030 y 2050 de manera eficaz. En el marco del pilar de gobernanza del enfoque del «Sistema Seguro», examinamos si el enfoque era exhaustivo y si la Comisión supervisaba eficazmente las contribuciones de los Estados miembros a los objetivos de la UE. También evaluamos si la Comisión había adoptado las medidas adecuadas en el marco de los pilares relativos al uso de las vías públicas, a los vehículos y a las infraestructuras. Por último, con respecto al pilar del apoyo financiero, examinamos la selección de proyectos cofinanciados por la UE en el período de programación 2014-2020 y el diseño de los indicadores estaban centrados en objetivos de seguridad vial. Llevamos a cabo nuestra auditoría en cuatro Estados miembros y examinamos una muestra de trece proyectos.

IV En general, concluimos que la Comisión ha establecido un enfoque del «Sistema Seguro» de la UE global, con objetivos ambiciosos para 2030 y 2050. No obstante, identificamos deficiencias en sus acciones. Además, si sigue avanzando al ritmo actual, sin que la UE y los Estados miembros realicen esfuerzos adicionales, es poco probable que se alcancen estos objetivos.

V En cuanto al **pilar de gobernanza**, constatamos que la Comisión todavía no había evaluado el grado en que los esfuerzos previstos por los Estados miembros contribuyen a alcanzar los objetivos de seguridad vial de la UE. Aunque casi todos los Estados miembros fijaban objetivos para reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves, el nivel de complejidad de las estrategias nacionales en los cuatro Estados miembros visitados era variable. Además, es necesario adoptar nuevas medidas para que la supervisión del rendimiento de los Estados miembros sea eficaz. También encontramos problemas de comparabilidad en las modalidades de recopilación y comunicación a la Comisión de los datos relativos a los heridos graves por parte de los Estados miembros.

VI También constatamos que el **pilar del uso de las vías públicas** no abarcaba todos los principales ámbitos de riesgo en la misma medida en la UE, y que el papel de la Comisión en la supervisión de los enfoques nacionales de aplicación era limitado. Aunque el **pilar de los vehículos** estaba cubierto por un marco normalizado de la UE aplicable a los vehículos nuevos, su impacto quedó limitado por el envejecimiento del parque automovilístico de los Estados miembros. Los procedimientos de los Estados miembros en el marco del **pilar de infraestructuras**, incluidos los destinados a identificar tramos peligrosos y causas de accidentes, variaban en su grado de complejidad. La legislación de la UE al respecto introdujo principios y procedimientos comunes, pero su ámbito de aplicación no abarcaba la infraestructura asociada a la mayoría de las víctimas mortales, como las zonas urbanas, las carreteras no primarias situadas fuera de las zonas urbanas y las vías ciclistas. Por último, constatamos que los nuevos retos en materia de seguridad vial (como los dispositivos de movilidad personal y los vehículos autónomos) requerirán una mayor integración de las acciones de la Comisión en el marco de estos tres pilares.

VII Con respecto al **pilar del apoyo financiero**, constatamos que, en el período 2014-2020, la seguridad vial no era un criterio clave en la selección de proyectos con objetivos de seguridad vial, ya que competía con otras prioridades (como una mayor accesibilidad y un transporte más ecológico). En la mayoría de los proyectos examinados, los criterios de selección no se centraban en los tramos de la red con el mayor número de accidentes o víctimas mortales, ni se establecieron criterios de seguridad vial. Además, los proyectos cofinanciados por la UE no tenían que estimar su potencial contribución a la seguridad vial ni establecer los correspondientes indicadores de resultados. Para el período 2021-2027, la financiación de futuros proyectos destinados a mejorar la seguridad vial puede disminuir a menos que se establezcan normas estrictas de priorización para lograr este objetivo.

VIII Basándonos en estas conclusiones, recomendamos a la Comisión:

- 1) mejorar la información sobre los heridos graves y fijar objetivos de rendimiento;
- 2) centrarse más en las causas de los accidentes y emitir orientaciones adicionales que cubran todos los ámbitos de riesgo;
- 3) fomentar una priorización y una evaluación *ex post* más claros de los proyectos cofinanciados por la UE con objetivos de seguridad vial

Introducción

La seguridad vial es un problema social importante

Los accidentes de tráfico son causa frecuente de muerte prematura en la UE

01 En la UE, los accidentes de tráfico son causa frecuente de muerte prematura: en 2022, 20 600 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico en la UE¹. Además, se calcula que, por cada víctima mortal en la UE, otras cinco personas sufren lesiones graves con consecuencias vitales².

02 En cifras absolutas, entre todos los medios de transporte, el transporte por carretera presenta el coste más elevado en vidas humanas. Entre 2016 y 2020, las víctimas mortales en accidentes de tráfico en la UE, con exclusión del Reino Unido, ascendieron a una media de 22 420 al año, frente a 19 víctimas mortales entre los viajeros de ferrocarril. El accidente aéreo mortal más reciente que afectó a una compañía aérea de la UE se produjo en 2016, y se perdieron dos vidas.

03 En el ámbito mundial, según los [datos](#) más recientes de la Organización Mundial de la Salud, la situación de Europa es positiva frente a la de otras regiones: cuenta con la tasa más baja de víctimas mortales y, a diferencia de lo que ocurre en otras regiones, la tasa está disminuyendo. Sin embargo, aunque las víctimas mortales en accidentes de tráfico de la UE han disminuido sustancialmente desde 2000, la tendencia a la reducción se ha estancado en los últimos años.

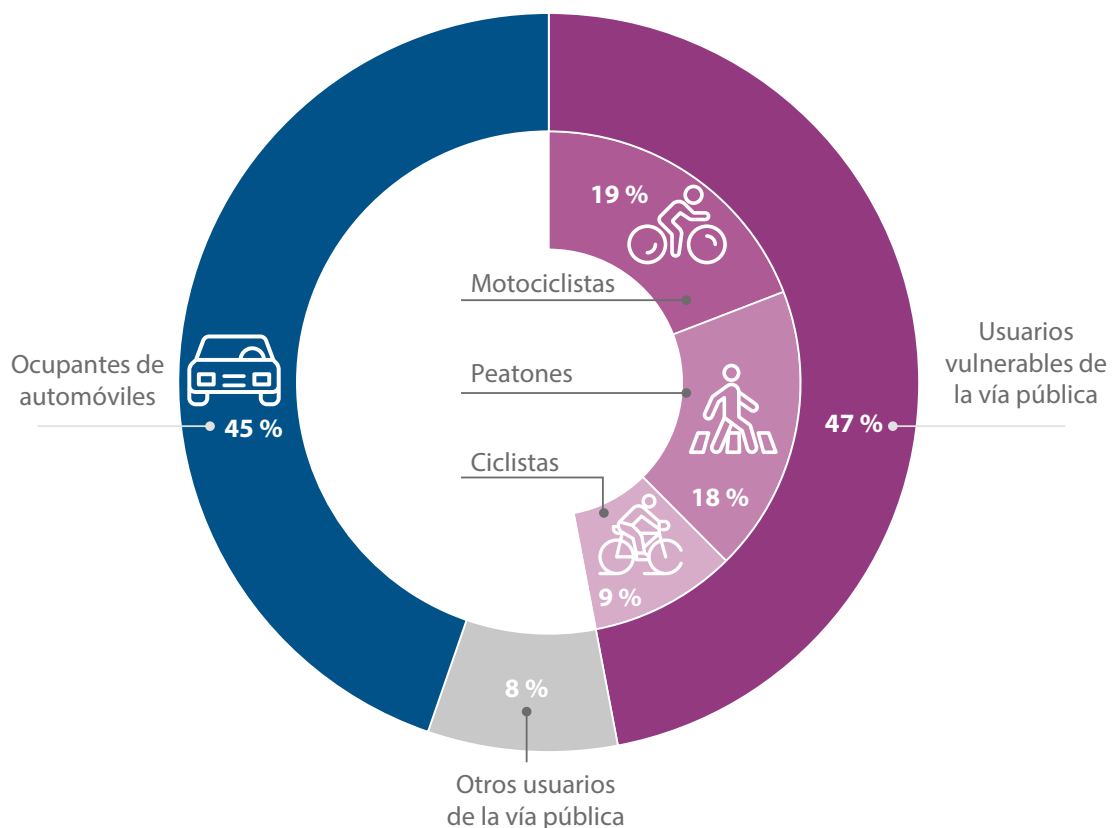
¹ [Road Safety in the EU](#), Comisión Europea, 2023.

² [Serious injuries](#), Comisión Europea, 2021.

Los usuarios vulnerables de la vía pública corren mayor riesgo de sufrir un accidente mortal, y existen diferencias significativas entre grupos de edad y Estados miembros

04 Cualquier usuario de la vía pública puede verse implicado en un accidente mortal, pero los usuarios vulnerables (es decir, peatones, ciclistas y motociclistas) están particularmente expuestos al riesgo. Al examinar las víctimas mortales de accidentes de tráfico registradas en la UE en 2021 se constata que, en la mayoría eran usuarios vulnerables (47 %), seguidos de los ocupantes de automóviles (45 %) (véase la [ilustración 1](#)). Además, los usuarios vulnerables representan casi el 70 % de las víctimas mortales en zonas urbanas.

Ilustración 1 – Víctimas mortales en accidentes de tráfico en la UE por tipo de usuario de la vía pública (2021)



Nota: Las cifras no siempre son exactas debido al redondeo.

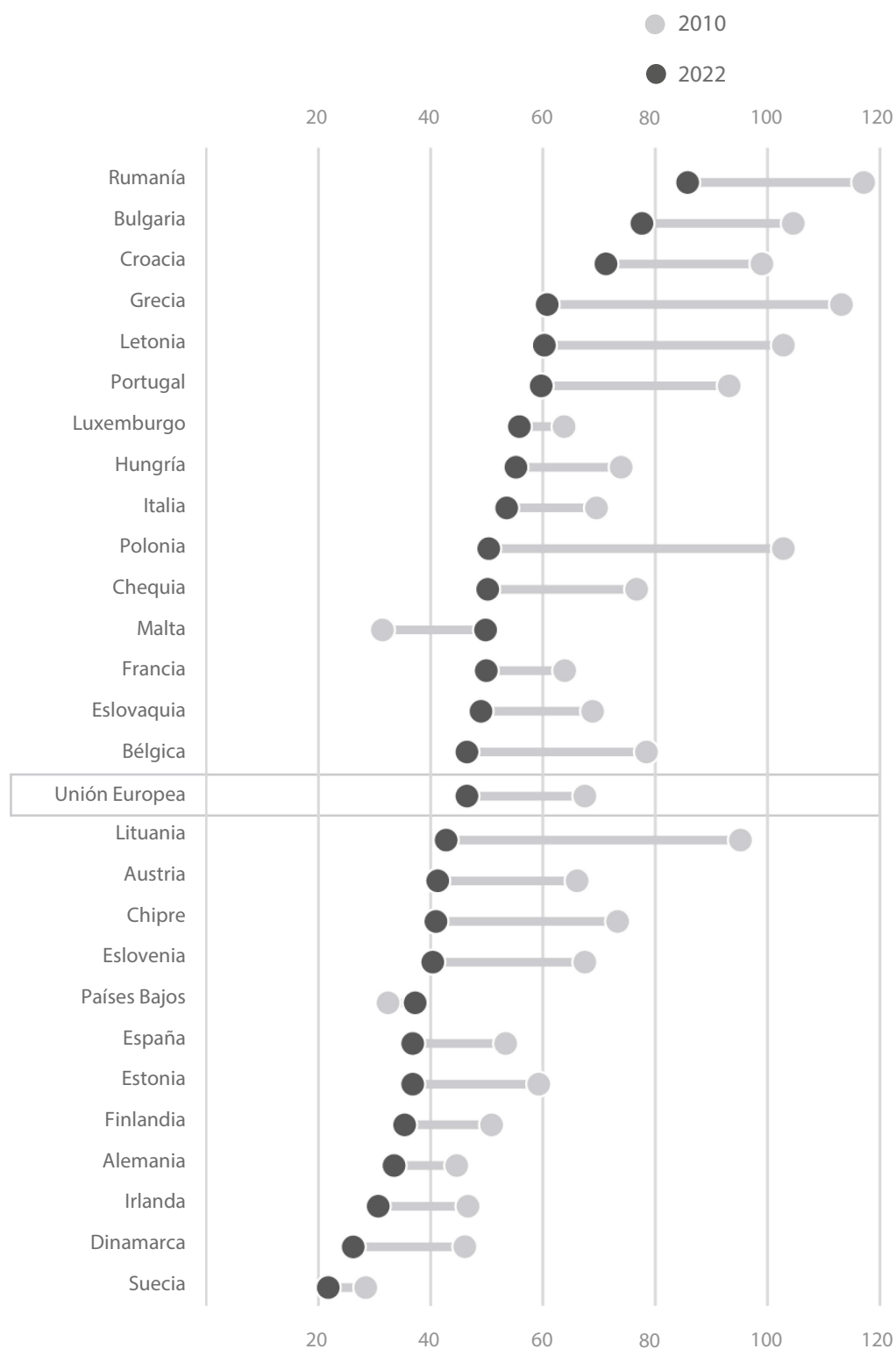
Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir del banco de datos comunitario sobre los accidentes de circulación (CARE).

05 Los jóvenes (de 18 a 24 años) tienen la mayor tasa de mortalidad, seguidos por las personas de edad igual o superior a 65 años. Mientras que las víctimas mortales de jóvenes usuarios de la vía pública corresponden principalmente a ocupantes de automóviles (64 % en 2019), la mitad de las víctimas mortales de edad igual o superior a 65 años eran ciclistas o peatones³.

06 En 2022, la tasa media de mortalidad por accidentes de tráfico en la UE fue de 46 víctimas mortales por millón de habitantes, con diferencias considerables entre Estados miembros (véase la *ilustración 2*). Suecia y Dinamarca registraron la tasa de mortalidad más baja, con 22 y 26 víctimas mortales por millón de habitantes, respectivamente. La tasa de mortalidad más alta se registró en Rumanía, con 86 víctimas mortales en carretera por millón de habitantes.

³ *Young people*, Comisión Europea, 2021 y *Seniors*, Comisión Europea, 2023.

Ilustración 2 – Víctimas mortales por millón de habitantes en los diferentes Estados miembros (2022 v 2010)



Nota: Los valores de la Unión Europea no incluyen al Reino Unido.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de CARE.

El enfoque del «Sistema Seguro» es un concepto global

07 La seguridad vial compite con otros objetivos, como la movilidad, y también está influida por numerosos factores y agentes. Las cuatro causas principales de los accidentes de tráfico con víctimas mortales que se han identificado son: 1) exceso de velocidad; 2) conducción bajo los efectos del alcohol; 3) no llevar cinturón de seguridad, y 4) distracciones del conductor⁴. Las autoridades públicas, la industria y la sociedad civil pueden abordar las causas de los accidentes aplicando diferentes acciones.

08 El enfoque del «Sistema Seguro» se desarrolló originalmente en Suecia y los Países Bajos en la década de 1990⁵. Se basa en reconocer que las personas cometen errores y propone formas de garantizar que dichos errores no den lugar a víctimas mortales o heridos graves. Esta estrategia preventiva crea niveles de protección para garantizar que, en caso de fallo de un elemento, otro lo compense.

09 Las Naciones Unidas (ONU) incluyeron por primera vez el enfoque en su [estrategia de seguridad vial](#) en 2011. En agosto de 2020, las Naciones Unidas pusieron en marcha un [segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial](#), en el que se fijaba un objetivo para reducir las víctimas mortales y los heridos graves al menos en un 50 % entre 2021 y 2030. El [anexo I](#) ofrece ejemplos de acciones que contribuyen a la seguridad vial en el marco de este [enfoque](#). Las iniciativas de seguridad vial contribuyen a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 3 «Salud y bienestar» y 11 «Ciudades y comunidades sostenibles» de las Naciones Unidas.

⁴ European Transport Safety Council, *Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe*, 2022.

⁵ ITF - OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

Funciones y responsabilidades en la UE

10 Los **Estados miembros** deciden sobre sus políticas nacionales de transporte y sobre muchos aspectos de las disposiciones en materia de tráfico y seguridad vial. También son responsables de la transposición de las Directivas de la UE y de la aplicación de los Reglamentos de la UE, incluidos los relativos a la seguridad vial. Además, son plenamente responsables de la ejecución de algunas de las acciones que tienen un efecto directo en la reducción del número de víctimas mortales y heridos graves. Además, los Estados miembros deciden sobre los proyectos de infraestructura prioritarios, que financian principalmente con cargo a los presupuestos nacionales o regionales.

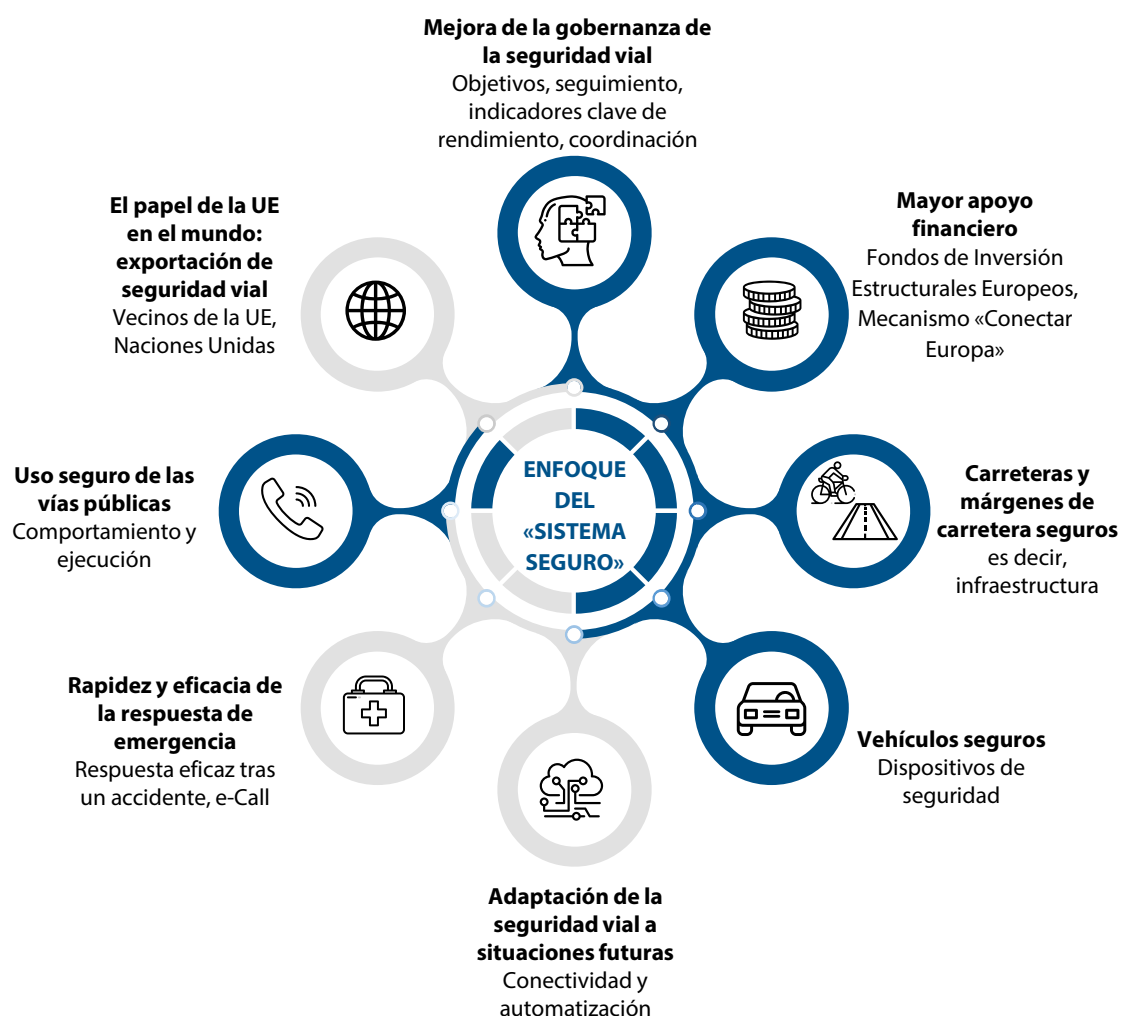
11 En 1992, los Estados miembros **acordaron** establecer una política de infraestructuras de transporte en toda la UE. Asimismo, atribuyeron a la UE competencias compartidas en el establecimiento de medidas para mejorar la seguridad del transporte. La **Comisión**, y en particular su Dirección General (DG) de Movilidad y Transportes, es responsable del diseño, la aplicación y la ejecución de la política de transporte en la UE. Otras direcciones generales de la Comisión, como la DG Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, así como la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente (CINEA), también son responsables de las acciones clave que contribuyen a la política de seguridad vial de la UE.

12 El **comportamiento de las personas y las empresas** es un factor clave que contribuye a un entorno de transporte por carretera seguro, ya que ambas eligen la forma de movilidad y los dispositivos de seguridad de los vehículos, y son responsables de su comportamiento en el tráfico. El **sector de los seguros** es uno de los principales actores, ya que diseña sus productos y servicios en torno a consideraciones de seguridad (por ejemplo, políticas de «pago en función del comportamiento»), promueve las nuevas tecnologías, anima a los usuarios a conducir con seguridad y recopila datos a fin de comprender mejor las causas de los accidentes de tráfico.

Marco político y reglamentario de la UE en materia de seguridad vial

13 En 2018, la Comisión basó su política de seguridad vial para el período 2021-2030 en el **enfoque del «Sistema Seguro» de la UE**, que consta de ocho pilares (véase la [ilustración 3](#)). La Comisión también estableció los objetivos actuales de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves entre 2020 y 2030, y de aproximarse a cero para 2050. El [Parlamento Europeo](#) y el [Consejo](#) también respaldaron estos objetivos. Esta política se basa en iniciativas anteriores de la Comisión (véase el [anexo II](#)).

Ilustración 3 – Enfoque del «Sistema Seguro» de la UE



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de la Comunicación «[Europa en movimiento](#)» de la Comisión. Los elementos en azul son los incluidos en el alcance de la auditoría.

14 El marco regulador de la UE para el enfoque del «Sistema Seguro» combina actos jurídicos vinculantes y recomendaciones a los Estados miembros (véase el [anexo III](#)).

Financiación por la UE de proyectos que contribuyan a la seguridad vial

15 En el período 2014-2020, la UE utilizó principalmente tres instrumentos para financiar proyectos de infraestructuras de transporte nacionales y regionales que contribuyen a la seguridad vial:

- El **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)** y el **Fondo de Cohesión (FC)**, cuya gestión es compartida entre la Comisión y los Estados miembros. La DG Política Regional y Urbana de la Comisión aprueba los programas plurianuales, así como las prioridades de financiación diseñadas por los Estados miembros, y supervisa su ejecución. Corresponde a las autoridades de gestión nacionales o regionales la selección y ejecución de proyectos específicos cofinanciados por el FEDER y el FC.
- El **Mecanismo «Conectar Europa» (MCE)**, que es gestionado directamente por la Comisión (DG Movilidad y Transportes). La Comisión delegó en la CINEA la responsabilidad de conceder subvenciones y de supervisar su ejecución.

Estos tres instrumentos siguen siendo una fuente de financiación para el período 2021-2027. Además, en el período actual, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia puede apoyar proyectos que contribuyan a la seguridad vial.

16 Dado que los promotores de proyectos y las autoridades nacionales no estaban obligados a identificar específicamente los proyectos cofinanciados por la UE que contribuyeron a la seguridad vial en el período 2014-2020, no existe una visión general del importe total de la financiación que contribuye a la seguridad vial en la UE. A efectos de la auditoría, estimamos, por tanto, el importe pertinente de la financiación de la UE proporcionada en virtud del FEDER, el FC y el MCE durante el período destinada a proyectos que contribuían a la seguridad vial. En febrero de 2023, el importe comprometido ascendía a 6 663 millones de euros (1 477 millones de euros del MCE, y 5 186 millones de euros del FEDER y del FC).

Alcance y enfoque de la auditoría

17 El presente informe evalúa si la Comisión ha logrado eficazmente establecer el enfoque del «Sistema Seguro» de la UE (véase la [ilustración 3](#)) y apoyar a los Estados miembros en la consecución de los objetivos de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves entre 2020 y 2030, así como de aproximarlos a cero antes de 2050. A tal fin, examinamos si:

- o la Comisión ha diseñado un enfoque exhaustivo del «Sistema Seguro» y ha supervisado eficazmente cómo contribuyeron las medidas de seguridad vial de los Estados miembros al logro de los objetivos políticos de la UE;
- o la Comisión ha adoptado medidas subyacentes adecuadas para los pilares del uso de las vías públicas, los vehículos y las infraestructuras en el marco del enfoque del «Sistema Seguro» de la UE;
- o la selección de proyectos de infraestructuras cofinanciados por la UE en el período de programación 2014-2020 y el diseño de los indicadores estaban debidamente centrados en los objetivos de seguridad vial de la UE.

18 Examinamos las pruebas procedentes de una serie de fuentes:

- o analizamos documentos de la estrategia de seguridad vial de la UE, documentos legislativos y políticos pertinentes e informes publicados por organismos de investigación, asociaciones industriales y universidades;
- o entrevistamos al personal de las direcciones generales pertinentes de la Comisión y de la CINEA, así como a representantes de organismos nacionales;
- o nos reunimos con asociaciones de partes interesadas europeas y nacionales, así como con personal de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y del Fondo de Seguridad Vial de las Naciones Unidas;
- o a partir de una muestra de cuatro Estados miembros (España, Lituania, Rumanía y Eslovaquia), analizamos las estrategias nacionales de seguridad vial y los documentos legislativos y políticos pertinentes;
- o organizamos visitas sobre el terreno a los cuatro Estados miembros citados, en las que examinamos una muestra de trece proyectos de infraestructuras de seguridad vial financiados con cargo al presupuesto de la UE en el período 2014-2020 (véase el [anexo IV](#)). Todos los proyectos seleccionados mencionaban la seguridad vial entre sus objetivos.

19 En la *ilustración 4* se ofrece una sinopsis de los Estados miembros y de los proyectos auditados.

Ilustración 4 – Estados miembros y proyectos intermodales seleccionados para la auditoría

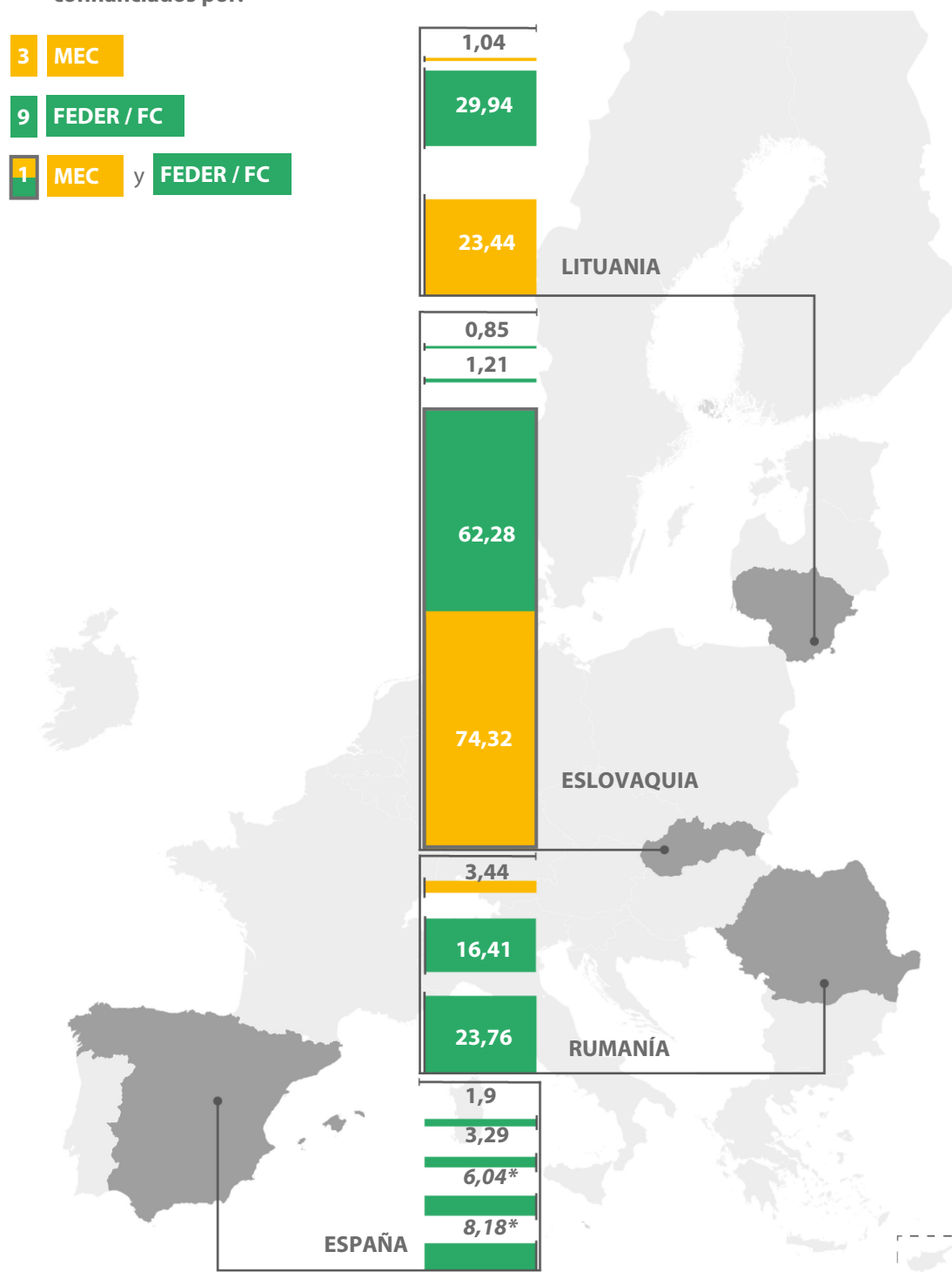
13 Proyectos cofinanciados por:

3 MEC

9 FEDER / FC

1 MEC y FEDER / FC

Cofinanciación de la UE comprometida por proyecto
(millones de euros)



Nota: * El proyecto se canceló después de ser seleccionado.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

20 Seleccionamos los Estados miembros basándonos en el importe de la financiación del FEDER, el FC y el MCE asignada a proyectos que contribuyen a la seguridad vial, e incluimos Estados miembros con diferentes niveles de rendimiento y tendencias en cuanto al número de víctimas mortales en accidentes de tráfico.

21 Nuestra muestra de proyectos incluye proyectos de infraestructura que contribuyen de distintas maneras a la seguridad vial (por ejemplo, autopistas nuevas o mejoradas e infraestructuras para ciclistas o peatones). Seleccionamos nueve proyectos del FEDER-FC, tres proyectos del MCE y un proyecto que recibió apoyo financiero tanto del MCE como del FC. En conjunto, la financiación total de la UE comprometida para estos proyectos asciende a 242 millones de euros.

22 Nuestra auditoría abarca el marco de seguridad vial para el período transcurrido desde que la Comisión adoptó su Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte en 2011 y se centra en las inversiones apoyadas por la UE durante el período 2014-2020. El trabajo de auditoría sobre el terreno finalizó en septiembre de 2023.

23 Decidimos llevar a cabo esta auditoría no solo porque la seguridad vial es un problema social importante, sino también porque los avances en la reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la UE se han estancado en los últimos años. El informe tiene por objeto contribuir a los debates sobre futuras propuestas de iniciativas políticas y actos legislativos en cuando nos aproximamos al punto intermedio de los actuales enfoques del marco político de la UE sobre seguridad vial 2021-2030.

Observaciones

El enfoque del «Sistema Seguro» de la UE es exhaustivo, pero la Comisión afronta retos para supervisar los avances de los Estados miembros

24 Para ser eficaz, una estrategia de seguridad vial de la UE debería establecer objetivos realistas coherentes con políticas interrelacionadas tanto en la UE como en el ámbito internacional⁶. La estrategia debe abarcar acciones en los distintos ámbitos políticos y estimar los recursos necesarios⁷. Además, las estrategias nacionales de seguridad vial deben ajustarse a los objetivos generales de la UE. Por último, debería existir un sistema de supervisión fiable basado en indicadores pertinentes para hacer un seguimiento de los avances en el cumplimiento de los objetivos de seguridad vial de la UE⁸.

25 Por consiguiente, examinamos el enfoque del «Sistema Seguro» de la UE y los objetivos de seguridad vial establecidos para la UE. También evaluamos la visión general de la Comisión sobre la contribución de los Estados miembros y el progreso en el logro de estos objetivos. Por último, examinamos el ritmo actual de progreso en el logro de los objetivos fijados.

El enfoque del «Sistema Seguro» de la UE es exhaustivo y establece objetivos ambiciosos

26 En 2018, la Comisión **adoptó** el enfoque del «Sistema Seguro» de la UE para la seguridad vial, cuyo planteamiento y estructura son similares al del sistema desarrollado por la ONU (véase el apartado **09**). Sin embargo, también existen algunas diferencias. En particular, observamos que, si bien el enfoque del «Sistema Seguro» de la UE otorgaba mayor importancia a los avances tecnológicos, como los sistemas de transporte inteligentes o los vehículos autónomos, no abarcaba directamente aspectos del transporte multimodal y de planificación del uso del suelo. En la **ilustración 5** se comparan ambos enfoques sistémicos seguros.

⁶ Better Regulation **Toolbox** 15.º, 18.º y 19.º, Comisión Europea, 2021.

⁷ **Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero»**, Parlamento Europeo, 2021.

⁸ **Conclusiones del Consejo sobre seguridad vial**, 2017.

Ilustración 5 – Comparación entre los enfoques del «Sistema Seguro» de la UE y de la ONU



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

27 Con el tiempo, la Comisión ha elevado sus aspiraciones en materia de seguridad vial (véase el [anexo II](#)). Al adoptar su enfoque del «Sistema Seguro» en 2018, la Comisión añadió una reducción del número de heridos graves a sus objetivos anteriores. También estableció los objetivos actuales de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves entre 2020 y 2030, y de aproximarlos a cero para 2050 (véase el apartado [13](#)).

La Comisión todavía no ha llevado a cabo una evaluación de las contribuciones de las estrategias nacionales a la consecución de los objetivos de la UE

28 Los objetivos de seguridad vial de la UE solo pueden alcanzarse si los Estados miembros establecen políticas y programas de inversión que los propicien. Las estrategias nacionales de la gran mayoría de los veintisiete Estados miembros, incluidos los cuatro visitados, establecen objetivos para reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves. Sin embargo, los Estados miembros han utilizado diferentes años de referencia para calcular los avances en el ámbito nacional (véase el [anexo V](#)).

29 La Comisión todavía no ha evaluado en qué medida las estrategias nacionales de seguridad vial contribuyen a la consecución de los objetivos de la UE. Constatamos que las estrategias nacionales de los cuatro Estados miembros visitados no tenían una estructura o un nivel de detalle comunes, por lo que no solo resulta difícil compararlos, sino también evaluar su idoneidad para alcanzar los objetivos de la UE. Además, aunque los cuatro Estados miembros visitados elaboraron un plan de acción de seguimiento, no todos ellos disponen de una estimación de la financiación global necesaria para alcanzar sus objetivos nacionales; este aspecto dificultará los esfuerzos de la Comisión por obtener una visión general de la UE (véase el [cuadro 1](#)).

Cuadro 1 – Análisis de las estrategias nacionales de los Estados miembros visitados

Estado miembro	Definición de objetivos más allá de las víctimas mortales y los heridos graves	Identificación de las necesidades globales de financiación	Plan de acción de seguimiento
España	Sí (por modo de transporte, edad y usuarios vulnerables)	No	Sí
Lituania	Sí (sobre la reducción de los puntos críticos, vehículos seguros y porcentaje de aplicación de las recomendaciones de la agencia)	Sí	Sí
Rumanía	Sí (sobre la reducción de los puntos críticos)	No	Sí
Eslovaquia	No	No	Sí

Fuente: Tribunal De Cuentas Europeo, 2023.

30 Además, constatamos que no se han emitido recomendaciones específicas por país en el marco del [Semestre Europeo](#) relativas a la seguridad vial. En algunos casos, la Comisión formuló observaciones sobre cuestiones de seguridad vial en los informes por país, que se elaboraron como parte del proceso. Por ejemplo, las observaciones se centraron en la necesidad de adoptar nuevas medidas de seguridad vial para los ciclistas en Bélgica (2023) y de invertir en infraestructuras más seguras en Lituania (2019) y Rumanía (2020). Sin embargo, no encontramos pruebas de seguimiento coherente de las acciones de los Estados miembros en materia de seguridad vial.

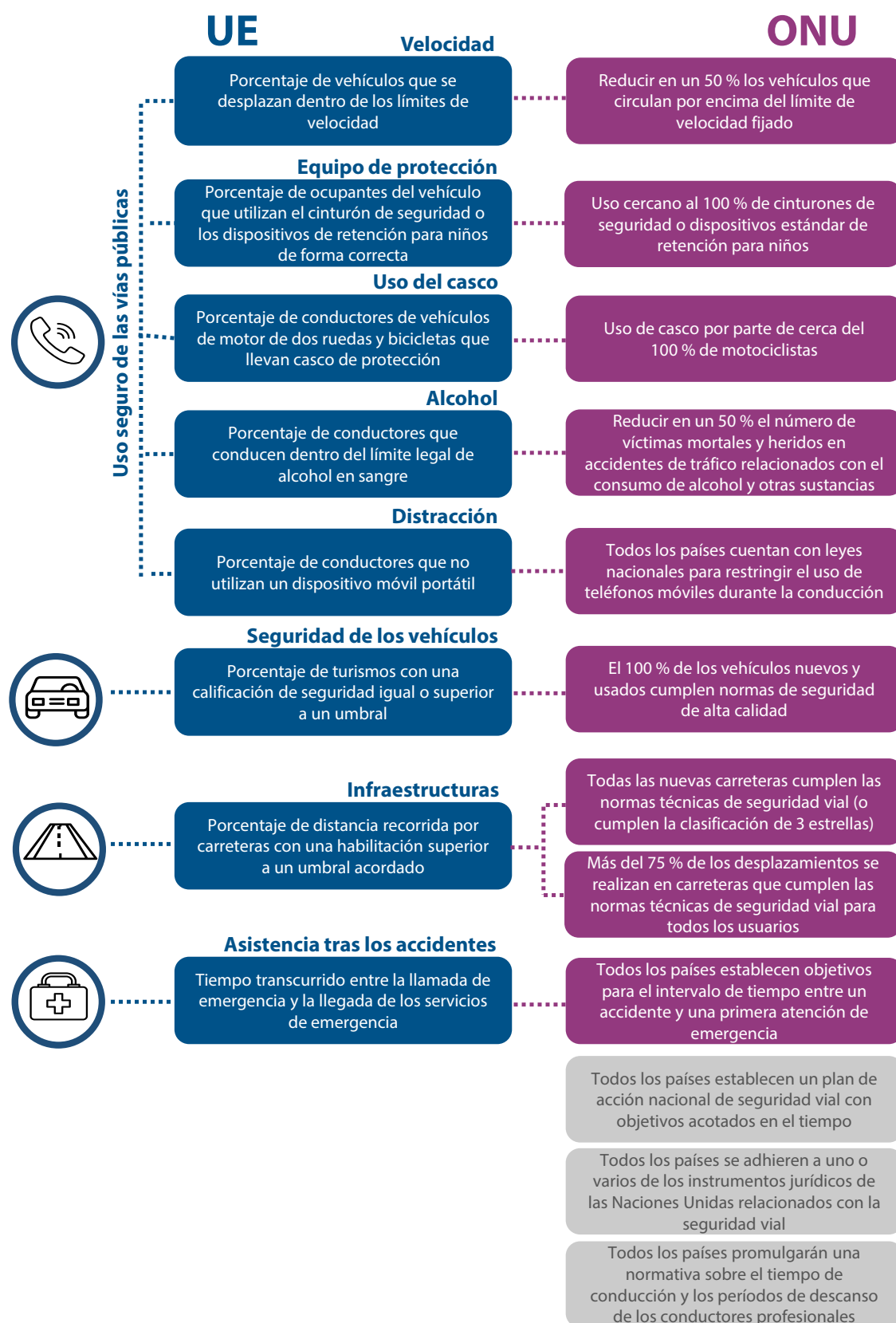
31 Mientras tanto, para ayudar a los Estados miembros a contribuir en mayor medida a los objetivos de la UE, la Comisión lanzó iniciativas para difundir buenas prácticas.

- o Desde 2019, el programa de intercambio de seguridad vial de la UE ha hermanado a los Estados miembros que afrontaban mayores retos en materia de seguridad vial con Estados miembros que tenían mejores resultados. El programa incluía visitas de estudio y talleres temáticos y ofrecía líneas de acción recomendadas. El proyecto piloto inicial de tres años se centró en los seis Estados miembros que se enfrentaban a mayores retos, mientras que la segunda edición del programa incluye a diecinueve Estados miembros.
- o El [Observatorio europeo de la seguridad vial](#) proporciona datos sobre accidentes de tráfico y publica informes nacionales y temáticos sobre las prácticas y políticas pertinentes en la UE. La Comisión encomendó recientemente al Observatorio una nueva función de control de la aplicación de las estrategias nacionales y de la UE en materia de seguridad vial. Los resultados de este ejercicio se incorporarán a un informe sobre la aplicación de la estrategia de seguridad vial de la UE, previsto para 2025.

La supervisión del rendimiento de los Estados miembros todavía no es eficaz

32 En 2019, la Comisión [estableció](#) un conjunto de ocho indicadores clave de rendimiento (ICR) para la seguridad vial (véase la [ilustración 6](#)). Estos ICR se centran en los factores que contribuyen a alcanzar los objetivos de seguridad vial de la UE, es decir, el comportamiento de los usuarios de la vía pública, la seguridad de los vehículos, la calidad de las infraestructuras viarias y la asistencia en caso de emergencia. Los ICR comparten algunas similitudes con un conjunto de objetivos globales voluntarios de rendimiento en materia de seguridad que la ONU identificó en 2017 con objeto de ayudar a los Estados miembros a centrar sus acciones en materia de seguridad vial. La Comisión identificó la necesidad de contar con mejores datos para poder fijar los objetivos de estos ICR en su Comunicación de 2018. Si bien algunos Estados miembros han especificado objetivos para una serie de ICR, no se ha establecido objetivo alguno a escala de la UE.

Ilustración 6 – Comparación entre los indicadores clave de rendimiento de la UE y los objetivos voluntarios de rendimiento de la ONU



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de documentos de la Comisión y de la ONU.

33 En 2020, la Comisión puso en marcha el proyecto Baseline, en virtud del cual proporcionó financiación a los Estados miembros a fin de recopilar datos para estos ICR. Dieciocho Estados miembros participaron en el proyecto, que duró hasta 2022. Aunque el proyecto representa un progreso significativo, consideramos que no logró resultados suficientes en cuanto a comparabilidad entre los Estados miembros y a establecimiento de las bases de posibles objetivos. El hecho es que la participación en el proyecto fue voluntaria y no todos los Estados miembros recabaron los mismos datos para los ICR. Además, los Estados miembros se desviaron de la metodología estándar para calcular los indicadores, lo que obstaculizó la comparabilidad⁹.

34 En 2022, en el contexto del seguimiento del proyecto Baseline, la Comisión puso en marcha el actual proyecto Trendline con la finalidad de establecer objetivos nacionales para todos los ICR recogidos (véase el apartado 32). El proyecto identificó diez indicadores experimentales adicionales que debían probarse de forma limitada. Aunque la participación es mucho mayor que en las ocasiones anteriores (veinticinco Estados miembros recopilarán ICR y dos serán observadores), la configuración del proyecto permite que haya diferencias entre los Estados miembros respecto del conjunto de indicadores recogidos y desviarse de la metodología estándar. Partiendo de esta base, el establecimiento y seguimiento de objetivos agregados a escala de la UE para indicadores de rendimiento puede ser difícil porque los datos todavía no son suficientemente comparables.

Los datos de los Estados miembros sobre los heridos graves todavía no son comparables, mientras que los relativos a las víctimas mortales sí lo son

35 Desde 1993, los Estados miembros tienen que recopilar estadísticas de seguridad vial sobre víctimas mortales y heridos y transmitir estos datos a la Comisión (véase el [recuadro 1](#)).

⁹ Proyecto Baseline, [Conclusiones y recomendaciones](#), 2023.

Recuadro 1

Base de datos CARE de la Comisión

En 1993, el Consejo **creó** la base de datos CARE sobre accidentes de tráfico, y exigió a los Estados miembros que comunicaran información anualmente. Dado que la Decisión no especificaba exactamente qué datos deben comunicarse, un grupo de expertos, entre ellos representantes de los Estados miembros y la Comisión (DG Movilidad y Transportes y Eurostat), se reúne periódicamente para debatir qué variables deben recopilarse y difundirse, y en qué formato. La base de datos contiene información sobre todos los accidentes con víctimas mortales o heridos, como el tipo y la ubicación del accidente, los detalles de la infraestructura viaria y la información sobre los vehículos implicados y los usuarios de la vía pública afectados.

Cada otoño, la Comisión publica estadísticas relativas tanto a la UE como a los Estados miembros. Los puntos de datos individuales no son de acceso público, pero se ponen a disposición de los investigadores que lo soliciten con fines de análisis.

36 A pesar de que el requisito legal existe desde hace tiempo, siguen existiendo problemas de comparabilidad de datos. Así ocurre especialmente con los datos sobre lesiones, en los que cada Estado miembro adopta su propio conjunto de criterios nacionales para determinar la gravedad. La mayoría de los Estados miembros exigen a la policía que responde a un accidente que clasifique una lesión como «grave», mientras que en otros la clasificación la realizan los hospitales. El **cuadro 2** muestra los distintos criterios de identificación de los heridos graves que se utilizaban en el momento de la auditoría en los cuatro Estados miembros visitados.

Cuadro 2 – Criterios para determinar que una lesión es grave en los cuatro Estados miembros visitados

Estado miembro	Criterios para clasificar una lesión como grave
España	Heridos hospitalizados durante al menos 24 horas o clasificados por el hospital
Lituania	Las personas heridas necesitaron hospitalización y el hospital registró sus lesiones como «deterioro grave de la salud».
Rumanía	El hospital clasifica la lesión
Eslovaquia	El tipo de lesión está incluido en una lista de lesiones legalmente establecida

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

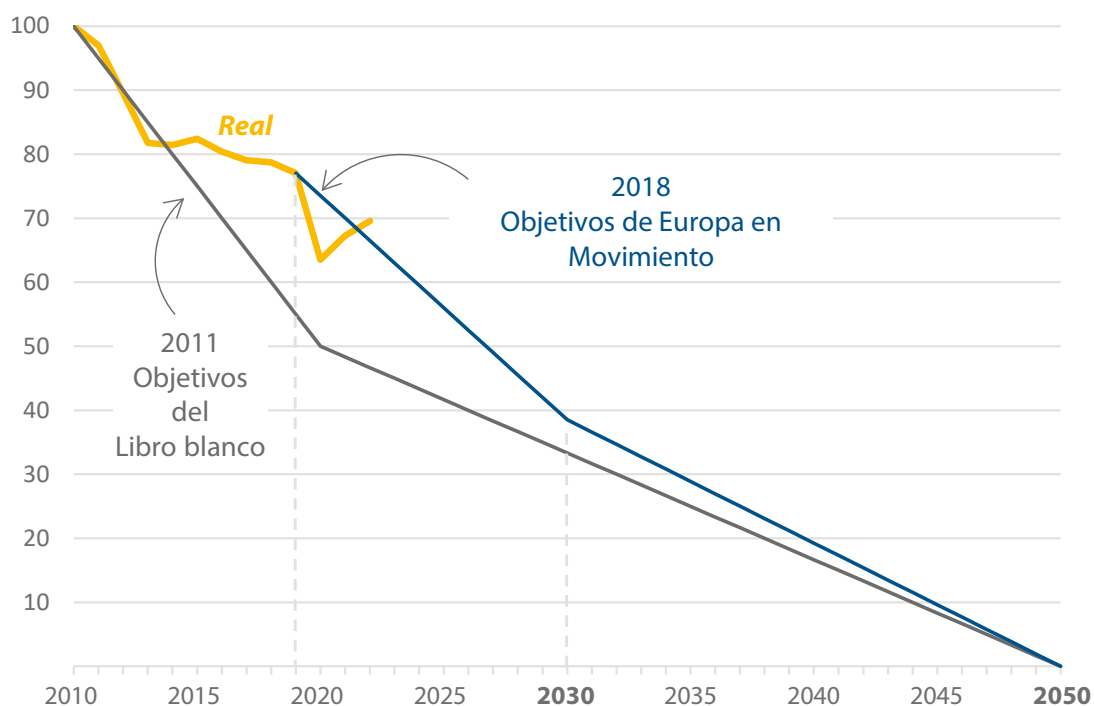
37 Para mejorar la comparabilidad, los ministros de Transporte de la UE acordaron en 2017 seguir trabajando para utilizar una definición común de lesión basada en la escala de lesiones MAIS3 +, un sistema de clasificación internacional basado en registros hospitalarios. En 2023, solo diecinueve Estados miembros recopilaban datos utilizando la clasificación MAIS3 +. Además, los métodos utilizados para obtener las estimaciones MAIS3 + no estaban normalizados en todos los Estados miembros. La Comisión examinó las tendencias de los países que recopilaron datos con arreglo a ambas metodologías y constató que, en comparación con la metodología armonizada, las metodologías nacionales daban lugar a notificaciones insuficientes o excesivas del número de heridos graves¹⁰. Esto significa que la Comisión no puede obtener una visión de conjunto precisa del número de heridos graves en la UE ni diseñar medidas bien orientadas para reducir su número.

El progreso de la UE es demasiado lento como para alcanzar los objetivos de 2030 y 2050

38 Entre 2010 y 2020, el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico de la UE disminuyó un 36 %, es decir, muy por debajo del objetivo del 50 % fijado por la Comisión en su *Libro Blanco de 2011*. En 2022, las víctimas mortales en accidentes de tráfico aumentaron un 4 % con respecto al año anterior (véase la *ilustración 7*).

¹⁰ *Serious injuries*, Comisión Europea, 2023.

Ilustración 7 – Reducción porcentual del número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la UE desde 2010 con respecto a los objetivos fijados para 2020, 2030 y 2050



Nota: La disminución del número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2020 es atribuible a las consecuencias de la pandemia de COVID-19 en el tráfico por carretera.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión.

39 Al ritmo actual, y con esfuerzos adicionales, es poco probable que la UE y los Estados miembros cumplan el objetivo intermedio de 2030, lo que pone en duda su capacidad de alcanzar el objetivo de 2050. A este ritmo, el número de víctimas mortales se reduciría solo en una cuarta parte, y no a la mitad, de aquí a 2030 (con respecto a los valores de 2019, que es la base de referencia elegida por la Comisión para medir los avances). Para alcanzar el objetivo intermedio, se requeriría una tasa media anual de reducción del número de víctimas mortales del 4,6 %. Por el contrario, la reducción media anual observada en los últimos cinco años fue es solo del 2,5 %.

40 El objetivo relativo a los heridos graves también parece difícil de alcanzar. Un análisis¹¹ realizado en los Países Bajos llegó a la conclusión de que el objetivo de 2030 relativo a las víctimas mortales en accidentes de tráfico podía alcanzarse utilizando una combinación específica de medidas destinadas a limitar la velocidad de los vehículos en las zonas urbanas y de infraestructuras ciclistas seguras. Sin embargo, el objetivo relativo a los heridos graves seguiría siendo inalcanzable, incluso en el mejor de los casos.

41 La consecución de estos objetivos puede resultar más complicado, ya que es cada vez más difícil mejorar significativamente un nivel de rendimiento que ya es bueno. Por ejemplo, entre 2010 y 2022, el Estado miembro con mejores resultados en reducción del número de víctimas mortales fue Lituania (- 60 %), el país con la mayor tasa de mortalidad en 2010, mientras que, en los Países Bajos, el tercer país con la tasa de mortalidad más baja en 2010, en realidad aumentó un 22 %.

Las acciones de la UE en el marco de los pilares de uso de las vías públicas, vehículos e infraestructuras no abarcan todos los ámbitos de riesgo y no están suficientemente integradas

42 En el marco del enfoque del «Sistema Seguro», cada pilar debe incluir medidas para cubrir todos los ámbitos de riesgo pertinentes (por ejemplo, legislación o recomendaciones sobre infracciones de tráfico y ejecución, características de seguridad de los vehículos y requisitos de calidad para las infraestructuras, incluidas las destinadas a desplazamientos a pie y en bicicleta). Además, para contribuir eficazmente a la seguridad vial, deben integrarse las medidas de los distintos pilares y hacer que se complementen entre sí.

43 Por lo tanto, examinamos los pilares del enfoque del «Sistema Seguro» de la Comisión relativos al uso de las vías públicas, los vehículos y las infraestructuras para evaluar dos elementos clave para el logro de los objetivos de seguridad vial de 2030 y 2050: la idoneidad de sus acciones subyacentes y el grado de integración entre los distintos pilares.

¹¹ Dr. S. de Craen *et al.*, *Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures*, Ministry of Infrastructure and Water Management, 2022.

En la UE no están cubiertas todas las principales causas de accidentes, y la supervisión por la Comisión de las estrategias de ejecución de los Estados miembros es limitada

44 El comportamiento de los usuarios es un componente clave de la seguridad vial, que está influido, entre otros factores, por las disposiciones en materia de regulación del tráfico y por el grado de ejecución de la normativa contra los infractores de tráfico en los Estados miembros. La responsabilidad de diseñar y aplicar ambos aspectos recae plenamente en los Estados miembros.

45 Analizamos la legislación aplicable y las estrategias de ejecución con respecto a dos de las cuatro causas principales de los accidentes con víctimas mortales, a saber, el consumo de alcohol y el exceso de velocidad (las otras dos son no llevar cinturón de seguridad y las distracciones del conductor (véase el apartado **07**).

46 En general, el riesgo de accidente aumenta considerablemente cuando la conducción se realiza bajo los efectos del alcohol. Un estudio realizado para la Comisión llegó a la conclusión de que las víctimas mortales relacionadas con el consumo de alcohol podrían representar entre el 20 % y el 28 % del total de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la UE. Sin embargo, no existe una metodología armonizada en la UE para clasificar la mortalidad en carretera como relacionada con el consumo de alcohol, y los Estados miembros que comunican estos datos lo hacen basándose en sus propias metodologías nacionales¹².

47 La investigación ha demostrado que un límite inferior de alcohol en sangre se asocia a un menor número de víctimas mortales en accidentes de tráfico causados por el consumo de alcohol¹³. En 2001, la Comisión recomendó que los Estados miembros adoptaran un límite legal máximo para el contenido de alcohol en sangre de 0,5 mg/ml para todos los conductores, y un umbral inferior de 0,2 mg/ml para categorías específicas de usuarios de la vía pública (como conductores sin experiencia o conductores de vehículos grandes). Sin embargo, en octubre de 2023, la Comisión no había emitido ninguna recomendación sobre umbrales legales para otras sustancias.

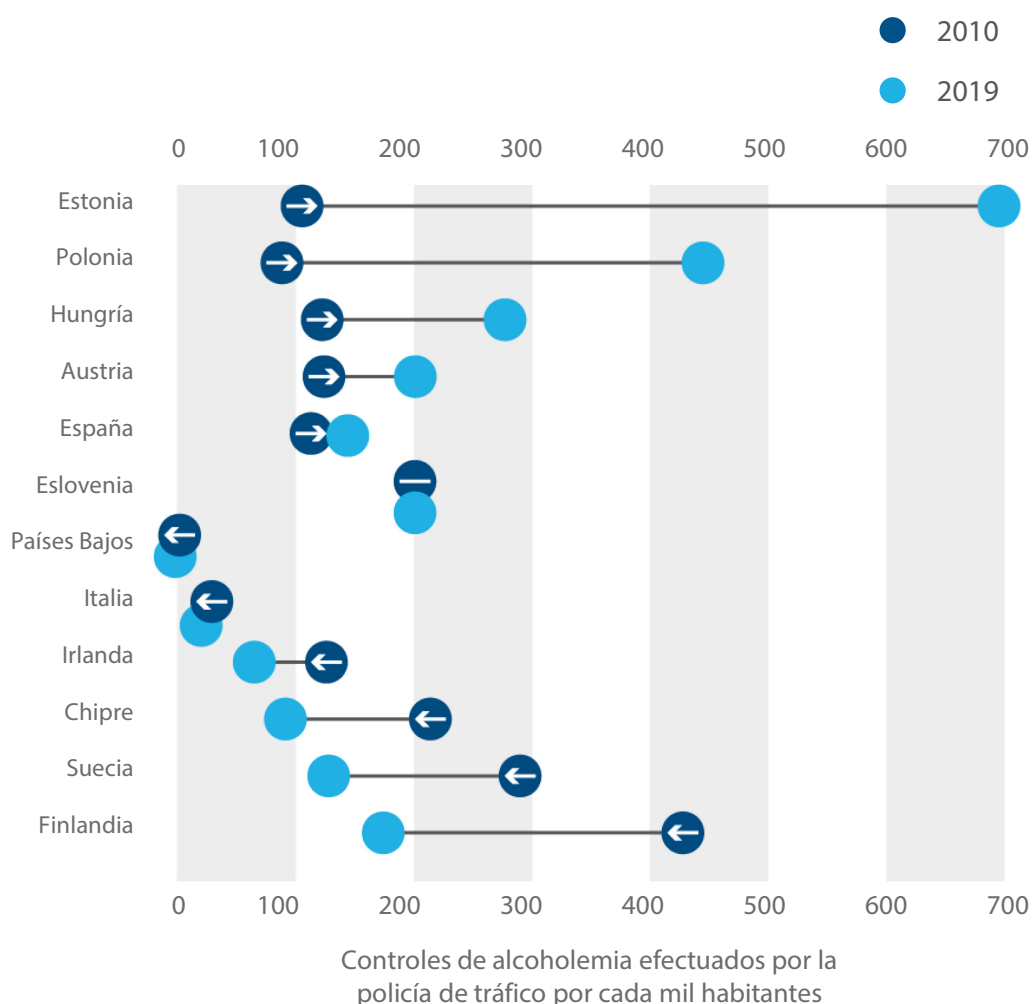
¹² Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

¹³ Ecorys and ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

48 Todos los Estados miembros, excepto Malta, han adoptado legislación que establece límites máximos para el contenido de alcohol en sangre que se ajustan a la recomendación de la Comisión. Cuatro de los veintisiete Estados miembros han adoptado incluso un nivel de tolerancia cero para todos los conductores¹⁴.

49 Según el último estudio¹⁵, en 2019, solo doce Estados miembros facilitaron estadísticas sobre sus medidas de ejecución. Al examinar el número de controles de alcoholemia realizados por la policía por cada 1000 habitantes, se apreciaron diferencias significativas entre países (véase la *ilustración 8*).

Ilustración 8 – Cambio en los controles de alcoholemia efectuados por la policía de tráfico (2019 frente a 2010)



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de un estudio de Ecorys.

¹⁴ 2022 Statistical pocketbook de la Comisión.

¹⁵ Ecorys e ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

50 La velocidad es otro factor significativo en los accidentes de tráfico, que afecta tanto al riesgo de que se produzcan accidentes como a su gravedad. Según las investigaciones, el 30 % de los accidentes mortales son consecuencia directa de una velocidad excesiva o inadecuada¹⁶. Según un estudio, reducir la velocidad media de la carretera en 1 km/h en todas las carreteras de la UE ahorraría más de 2 000 vidas al año¹⁷.

51 Además, el impacto de la velocidad en los accidentes mortales es especialmente llamativo en aquellos en los que están implicados usuarios vulnerables. Si bien la probabilidad de que un peatón fallezca en un accidente en el que esté implicado un vehículo que circule a menos de 30 km/h es inferior al 10 %, la muerte es casi inevitable a velocidades superiores a 55 km/h¹⁸.

52 En 2022, la Comisión publicó una Comunicación en la que se anima a los Estados miembros a reducir las velocidades de tráfico, aunque el propósito general de la Comunicación era el ahorro de energía. Sin embargo, la Comisión siguió sin emitir recomendación alguna a los Estados miembros sobre límites de velocidad seguros, a pesar de que el Parlamento Europeo [había instado](#) a la Comisión a que lo hiciera en 2021.

53 Los Estados miembros establecen límites de velocidad para cada tramo de sus redes de carreteras. La mayoría de los límites de velocidad nacionales son superiores a los recomendados en un estudio internacional¹⁹. Esto es especialmente cierto en las zonas edificadas en las que existe una combinación de usuarios de la vía pública vulnerables y tráfico de vehículos de motor, donde el límite de velocidad recomendado es de 30-40 km/h (véase el [anexo VI](#)).

54 A pesar de las restricciones de velocidad, en los Estados miembros que controlan el cumplimiento de los límites de velocidad se ha observado un elevado porcentaje de vehículos que circulan por encima del límite de velocidad en todos los tipos de carreteras (entre el 35 % y el 75 % de los vehículos en las vías urbanas, entre el 9 % y el 63 % en las carreteras rurales, y entre el 23 % y el 59 % en las autopistas). Además,

¹⁶ [Road safety thematic report - Speeding](#), Comisión Europea, 2021.

¹⁷ Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, [Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36](#), 2019.

¹⁸ Monash University Accident Research Centre, [Older vulnerable road users](#), 2004.

¹⁹ International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF – OECD), [Speed and crash risk](#), 2018.

existe el agravante de que los métodos y niveles de control de la velocidad varían considerablemente de un Estado miembro a otro. Por ejemplo, según el estudio más reciente disponible²⁰, la proporción de infracciones detectadas por las cámaras de velocidad automáticas, que la Comisión recomendó como herramienta de control de la velocidad, osciló entre el 0 % en Rumanía y el 99,9 % en Malta en 2017.

55 El papel de la Comisión en la supervisión de los enfoques nacionales de control es limitado, ya que se basa en una Directiva que aborda únicamente determinadas infracciones transfronterizas y en una recomendación no vinculante de 2004. Tal como exige la Directiva sobre la aplicación transfronteriza, la Comisión informa sobre las normas nacionales de tráfico a través de un sitio web de acceso público en el que se resumen las principales obligaciones de los conductores y otros usuarios de la vía pública. Por lo que se refiere a la recomendación de 2004, la Comisión no pudo supervisar periódicamente su aplicación como había previsto inicialmente. Esto se debió principalmente al carácter voluntario de la obligación de notificación de los Estados miembros. En 2012, la Comisión realizó un análisis específico sobre los planes nacionales de ejecución de los Estados miembros. Este análisis señaló que no todos los Estados miembros tenían un plan concreto de ejecución comprendido en sus estrategias de seguridad vial, por lo que la Comisión no redactó ningún informe.

56 En marzo de 2023, la Comisión propuso un nuevo paquete de seguridad vial que incluía varias iniciativas para reforzar la legislación en materia de tráfico y su aplicación. El paquete, que los legisladores debaten actualmente, consta de tres actos jurídicos:

- o una **Directiva** revisada sobre el permiso de conducción, que incluya un período de prueba de al menos dos años para los nuevos conductores y una norma de tolerancia cero para la conducción bajo los efectos del alcohol;
- o una nueva **Directiva** que permite la privación del derecho a conducir en toda la UE por infracciones graves de tráfico;
- o una **Directiva** revisada sobre la aplicación transfronteriza, para mejorar el control de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial cometidas en el extranjero.


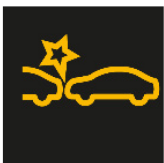
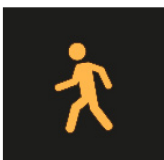
²⁰ Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

En la UE, los vehículos están cubiertos por un marco normalizado, pero el envejecimiento del parque automovilístico limita su efecto

57 El principal acto jurídico de la UE que establece los requisitos mínimos de seguridad para los vehículos nuevos en la UE es el [Reglamento sobre seguridad general \(RSG\)](#), que se revisó por última vez en 2019. Dado que se trata de un Reglamento de la UE, es aplicable directamente en todos los Estados miembros, sin necesidad de legislación introductoria nacional. Este enfoque conduce a un alto grado de armonización.

58 El RSG clasifica los requisitos en función del tipo de vehículo y establece plazos diferentes para ellos dependiendo de si el vehículo es un modelo nuevo o un vehículo de nueva fabricación de un modelo existente (véanse en la [ilustración 9](#) ejemplos de los requisitos aplicables a los vehículos nuevos). Además, las disposiciones del RSG permiten a la Comisión adoptar legislación derivada y modificar la lista de requisitos para introducir avances técnicos y reglamentarios.

Ilustración 9 – Ejemplos de futuros requisitos obligatorios del RSG para vehículos nuevos

Símbolo del salpicadero	Tipo de característica	Fecha obligatoria para vehículos nuevos
	Sistema de aviso de cambio de carril	7 de julio de 2024
	Frenado de emergencia autónomo para vehículos	7 de julio de 2024
	Frenado de emergencia autónomo para peatones y ciclistas	7 de enero de 2026

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

59 La Comisión determinó estos requisitos basándose en su eficacia prevista para reducir el número de víctimas mortales y heridos graves. Un estudio de la Comisión²¹ estimó que, si en septiembre de 2025 se hiciera obligatoria toda la gama de medidas de seguridad de los vehículos propuestas, podrían evitarse casi 25 000 víctimas mortales en todas las categorías de vehículos entre 2022 y 2037. En su mayor parte, el RSG adoptado incorporó los requisitos, cuya adopción está prevista entre 2022 y 2026.

60 Los requisitos establecidos en el RSG constituyen normas mínimas de seguridad que deben cumplir todos los vehículos nuevos vendidos en la UE. Afecta especialmente a los modelos de gama baja, ya que los vehículos más avanzados tienden a superar las normas del RSG, como indican los resultados de los ensayos de seguridad realizados por Euro NCAP²².

61 Sin embargo, aunque la mayoría de los vehículos nuevos están sujetos a los requisitos del RSG, algunos vehículos también pueden homologarse con arreglo a un [procedimiento de homologación individual](#), que contiene menos requisitos de seguridad. Algunas partes interesadas expresaron recientemente su preocupación²³ porque existe la tendencia creciente de que se beneficien de esta disposición las picaps todoterreno importadas, vehículos especialmente peligrosos para los usuarios vulnerables de la vía pública.

62 Además, los requisitos del RSG solo se aplican a los vehículos nuevos. Los parques automovilísticos de los Estados miembros están envejeciendo, y la edad media en la UE es de 12 años (véase la [ilustración 10](#)). Esto representa un aumento de más del 40 % de la edad media de los automóviles con respecto a 2010²⁴. Por lo tanto, se necesitará tiempo para que se noten los efectos del RSG y de las nuevas funciones de seguridad de los vehículos. Además, aunque en 2018 la Comisión tenía previsto instar a los Estados miembros a incentivar la renovación de los vehículos centrándose en la eficacia de seguridad vial, no encontramos este sistema de apoyo en los Estados miembros que visitamos. Sin embargo, existen sistemas de apoyo para otros fines

²¹ TRL Ltd., [Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures](#), 2018.

²² Euro NCAP, [Year in Numbers](#), 2022.

²³ BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, International Federation of Pedestrians, Polis, Transport & Environment, [Letter to Thierry Breton, Commissioner for the Internal Market](#), 2023.

²⁴ [SWD\(2012\) 206](#).

(como una mayor eficacia medioambiental de los vehículos), que pueden beneficiar indirectamente a la seguridad vial mediante la renovación del parque automovilístico.

Ilustración 10 – Edad media de los parques automovilísticos de los Estados miembros



Nota: No se dispone de datos sobre Bulgaria, Chipre y Malta.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de 2021 de la [Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles \(ACEA\)](#).

63 Además, es esencial que los vehículos sigan manteniendo unas normas mínimas de seguridad aunque hayan transcurrido años desde su matriculación inicial. Esto es especialmente importante teniendo en cuenta el envejecimiento del parque automovilístico europeo. Para ello, los Estados miembros deben garantizar que los vehículos matriculados en su territorio se sometan a inspecciones periódicas.

64 Una [Directiva](#) de la UE establece una frecuencia mínima para las inspecciones técnicas, en función del tipo de vehículo y de su utilización (por ejemplo, cuatro años después de la primera matriculación y, a continuación, cada dos años para los vehículos que no sean taxis ni ambulancias). Dentro de estos límites, los Estados miembros tienen libertad para decidir sobre sus propios calendarios de control según prefieran. Aunque algunos Estados miembros optaron por la frecuencia mínima, otros añadieron controles adicionales. Como consecuencia de ello, los [intervalos](#) con los que se evalúa el rendimiento en materia de seguridad de un vehículo varían considerablemente de un Estado miembro a otro. En Croacia, por ejemplo, las pruebas deben realizarse cada año a partir del primer año, mientras que Italia exige pruebas cada dos años a partir del cuarto año.

Los enfoques nacionales para mejorar la seguridad de las infraestructuras varían en complejidad, y los requisitos de la UE no abarcan las infraestructuras con mayor número de víctimas mortales

65 Para reducir el número de víctimas mortales y heridos graves, los Estados miembros también pueden actuar en el trazado y el mantenimiento de su red de infraestructuras viarias. Las inversiones deben destinarse a los tramos en los que exista la mayor concentración de accidentes y el mayor potencial de reducción de la siniestralidad²⁵ (es decir, los puntos críticos). Sin embargo, los Estados miembros tienen definiciones y procedimientos diferentes para abordar los puntos críticos (véase el [recuadro 2](#)).

²⁵ Considerando 16 de la [Directiva \(UE\) 2019/1936](#).

Recuadro 2

Diferentes enfoques para abordar los puntos críticos de seguridad vial en los Estados miembros

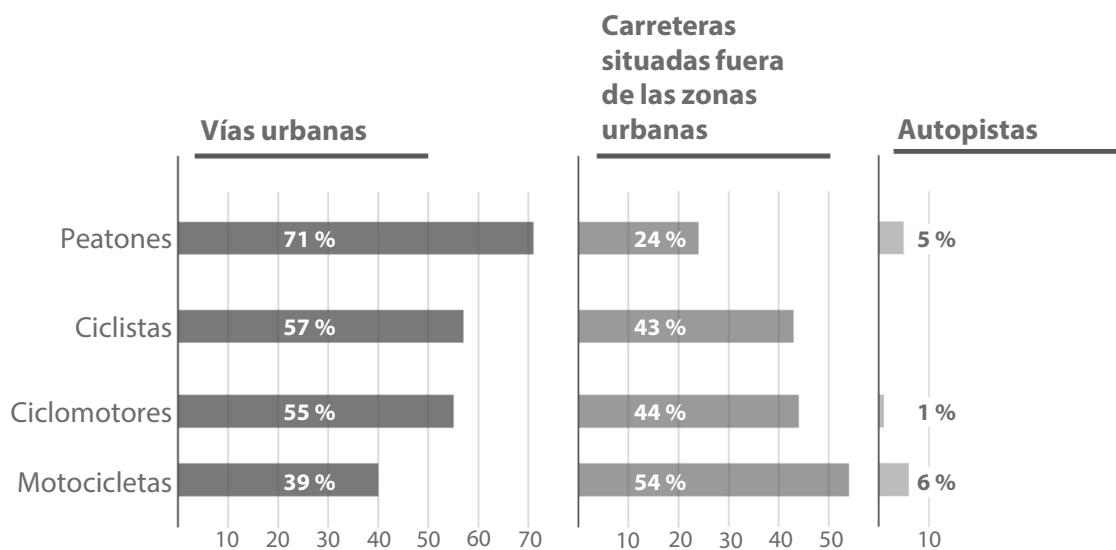
- Además de los procedimientos policiales habituales, la legislación lituana exige una investigación en profundidad para comprender la causa de cada accidente mortal. Los tramos de la red viaria con cuatro o más accidentes de tráfico en los últimos cuatro años se etiquetan como puntos críticos y se identifican en un mapa accesible al público con recomendaciones para los conductores. Además, se analiza cada uno de estos puntos críticos para determinar las medidas necesarias para mejorar el rendimiento en materia de seguridad vial. El operador de infraestructura viaria dispone entonces de un año para aplicar estas medidas de seguridad vial. El objetivo de la estrategia de seguridad vial de Lituania es eliminar todos los puntos críticos de aquí a 2030.
- España utiliza dos criterios para identificar tramos con un riesgo relativamente mayor de accidentes. El primero es la peligrosidad del tramo (valorada en función del número de accidentes ocurridos en el pasado, la longitud del tramo y el volumen medio de tráfico, que se estima en momentos diferentes). El segundo es el número absoluto de accidentes. Ambos parámetros se evalúan con respecto a diferentes umbrales definidos por la categoría de carretera y el volumen de tráfico.
- Eslovaquia define los puntos críticos como tramos de un kilómetro con cinco o más accidentes de tráfico registrados el año anterior.
- En 2008, Rumanía definió los puntos críticos como tramos de la red viaria con una tasa de accidentes superior a la media. Esta definición fue derogada en 2018 y, en el momento de la fiscalización, todavía no se había desarrollado ninguna definición alternativa. Con posterioridad, Rumanía ha puesto en marcha un proyecto financiado por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia para abordar los puntos críticos, utilizando una definición *ad hoc* para identificarlos.

66 En 2008, una [Directiva](#) de la UE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (GSIV) introdujo un conjunto común de procedimientos que los Estados miembros deben aplicar para mejorar la seguridad de sus redes viarias. Tras la última [revisión](#) de 2019, la Directiva GSIV exige ahora a los Estados miembros que lleven a cabo evaluaciones y auditorías *ex ante* del diseño de sus infraestructuras, así como inspecciones *ex post* de las características o defectos que requieran trabajos de mantenimiento. De conformidad con la Directiva GSIV, estos procedimientos son obligatorios para los proyectos situados en carreteras que forman parte de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), las autopistas nacionales, las carreteras principales identificadas por el Estado miembro y las infraestructuras viarias que reciben cofinanciación de la UE.

67 Sin embargo, los requisitos de la Directiva GSIV no se aplican a i) las zonas urbanas y los carriles ciclistas, ni a ii) las carreteras no primarias que no hayan recibido financiación de la UE. Esto limita el impacto de la Directiva, ya que estos dos tipos de infraestructuras viarias estaban asociadas al 93 % de las víctimas mortales en 2020, por lo que son fundamentales para la consecución de los objetivos de seguridad vial de la UE.

68 En realidad, las **zonas urbanas** representaron el 40 % del total de víctimas mortales y el mayor porcentaje de víctimas mortales en todas las categorías de usuarios vulnerables de la vía pública, con la excepción de los motociclistas (para quienes los cuales los accidentes en carreteras situadas fuera de las zonas urbanas son más frecuentes, véase la [ilustración 11](#)).

Ilustración 11 – Accidentes mortales de usuarios vulnerables en 2020 por tipo de carretera en la UE



Nota: Las cifras no siempre son 100 % exactas debido al redondeo.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión.

69 Desde 2013, la Comisión ha instado a las ciudades a desarrollar planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) que deben centrarse en la seguridad vial. Sin embargo, las ciudades aún no están obligadas a incluir consideraciones de seguridad vial en sus PMUS, ni tampoco a formular estos planes.

70 La [propuesta](#) de la Comisión de 2021 para la revisión del Reglamento RTE-T está siendo debatida actualmente por los colegisladores, e introducirá un nuevo requisito para que los Estados miembros garanticen que los PMUS se adopten en la mayoría de las principales ciudades de la UE de aquí a 2025, y recopilen y presenten a la Comisión datos sobre accidentes y heridos graves en las zonas urbanas. Estos PMUS deberán incluir medidas para mejorar la seguridad vial, en particular para los usuarios vulnerables, así como objetivos, metas e indicadores sobre accidentes y lesiones.

71 Las **carreteras situadas fuera de las zonas urbanas** concentraron la mayor parte de las víctimas mortales en cifras absolutas en 2020 (9 931 víctimas mortales o el 53 %). Aunque las redes viarias nacionales pueden entrar en el ámbito de aplicación de la Directiva GSIV si los Estados miembros las clasifican como carreteras principales o si reciben financiación de la UE, la Comisión no disponía de una visión general de su alcance. Aunque la Directiva GSIV obligaba a los Estados miembros a comunicar a la Comisión qué tramos de la red consideraban «primarias» de aquí a 2021, sólo lo hicieron menos de la mitad de ellos.

72 Además, la Directiva GSIV no especifica requisitos mínimos de seguridad para cada tipo de infraestructura. Aunque el trazado de las autopistas está en gran medida normalizado en toda la UE, las normas para otras carreteras y zonas urbanas varían considerablemente. La Comisión ha puesto en marcha una iniciativa para proporcionar orientación especializada sobre las normas de diseño de las infraestructuras viarias desde el punto de vista de la seguridad.

73 Además, los Estados miembros están obligados a llevar a cabo una evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red en los ámbitos cubiertos por la Directiva. Estas evaluaciones deberán completarse por primera vez al final de 2024 y, posteriormente, al menos cada cinco años. A efectos de establecer las prioridades de intervención, los Estados miembros deben clasificar los tramos de su red viaria en función de su nivel de seguridad. A continuación, la Comisión publicará un mapa en línea en el que se destacarán las diferentes categorías.

74 Tal como exige la Directiva, y tras una serie de estudios piloto, la Comisión presentó en 2023 una [metodología](#) que los Estados miembros pueden seguir al realizar sus evaluaciones de seguridad vial del conjunto de la red. La metodología consta de dos partes: la primera es reactiva (basada en estadísticas de accidentes anteriores) y la segunda, proactiva (dependiendo del trazado del tramo).

75 Sin embargo, la metodología de la Comisión se basa en el uso de distintos umbrales nacionales. Su objetivo es crear una herramienta con fines de análisis comparativos a escala nacional, para que los Estados miembros puedan centrarse principalmente en los tramos más peligrosos. No obstante, durante la auditoría, observamos que tres de los cuatro Estados miembros visitados se desviarán de la metodología estándar de la Comisión.

Los nuevos retos requerirán una mayor integración de las acciones de la Comisión en materia de seguridad vial

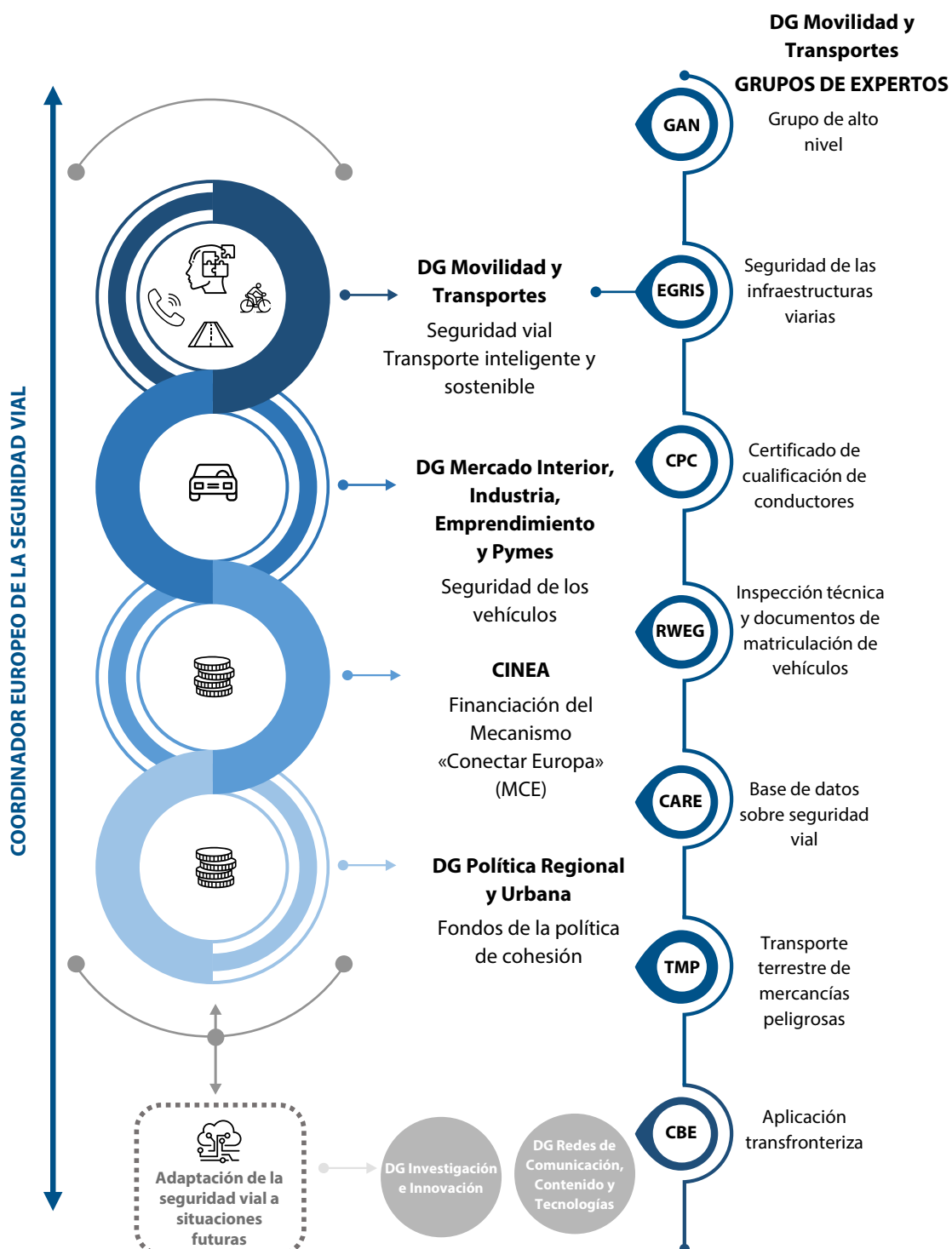
76 Para que el enfoque del «Sistema Seguro» funcione eficazmente, las acciones en el marco de sus diversos componentes deben estar estrechamente interrelacionadas²⁶. Por ejemplo, las funciones avanzadas de seguridad de los vehículos requieren marcas viarias y señalización adecuadas para funcionar correctamente, así como normas de tráfico claras sobre cómo interactuar con los usuarios vulnerables.

²⁶ ITF-OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

77 Si bien la DG Movilidad y Transportes es responsable de la mayoría de las actividades de seguridad vial de la Comisión, varias direcciones generales comparten la responsabilidad de las acciones en el marco del enfoque del «Sistema Seguro». Otros grupos y organismos de expertos también apoyan a la Comisión en el avance de la política de seguridad vial de la UE (véase la *ilustración 12*). Por ejemplo, asisten a la Comisión los siguientes organismos:

- un grupo de alto nivel sobre seguridad vial compuesto por representantes de los Estados miembros en el que se debaten temas de seguridad vial nacionales y de la UE. En 2018, la Comisión amplió el mandato del grupo de alto nivel para incluir asesoramiento estratégico e intercambios de partes interesadas;
- un coordinador europeo para la seguridad vial, que es un alto funcionario de la Comisión, encargado de servir de enlace con los Estados miembros y de compartir buenas prácticas.

Ilustración 12 – Organismos de la Comisión que participan en la seguridad vial



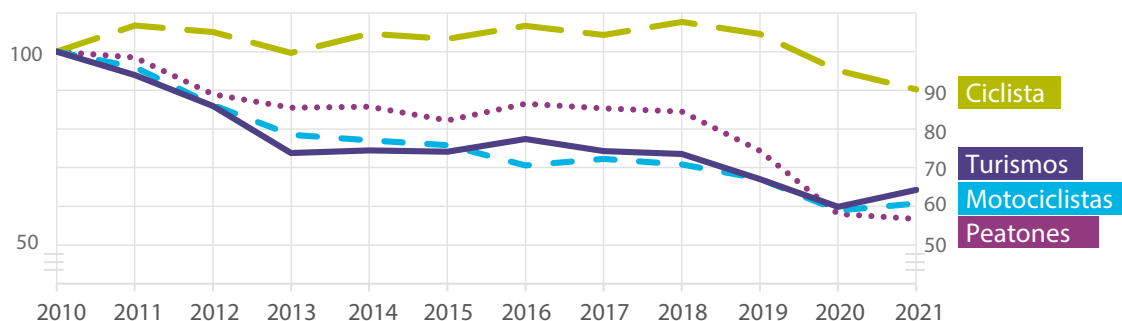
Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

78 En 2021, el Parlamento Europeo **pidió** a la Comisión que estudiara la posibilidad de crear una agencia centralizada con competencias en materia de seguridad vial, equivalente a la que ya existe para el transporte ferroviario, marítimo y aéreo. La Comisión inició en 2023 un estudio de viabilidad para analizar posibles escenarios, cuya publicación está prevista para el principio de 2024. Varias partes interesadas que entrevistamos también opinaban que en las actividades de la Comisión faltaba coordinación entre los distintos pilares del enfoque del «Sistema Seguro» y que la seguridad vial aún no se había integrado en todas las políticas de la Comisión.

79 Es probable que los retos futuros en materia de seguridad vial, como las nuevas formas de movilidad en las zonas urbanas y la presencia de vehículos autónomos, requieran una mayor integración y coordinación de las distintas acciones de la Comisión. En 2020, las zonas urbanas concentraron casi la mitad de las víctimas mortales (véase el apartado **68**), y aún más en el caso de usuarios vulnerables. Sin embargo, la seguridad vial en las zonas urbanas no es responsabilidad de la unidad de seguridad vial de la DG Movilidad y Transportes, sino de una unidad independiente encargada de la movilidad en las zonas urbanas, que no se centra únicamente en la seguridad vial. Al mismo tiempo, las cuestiones de seguridad vial relativas a los vehículos autónomos abarcan varias direcciones generales de la Comisión.

80 La UE pide que se preste mayor atención a la **movilidad activa**, como los desplazamientos a pie o en bicicleta, especialmente en las **zonas urbanas**. Mientras que el número de peatones que murieron en accidentes de tráfico disminuyó entre 2010 y 2021, al igual que el porcentaje correspondiente de conductores y pasajeros de automóviles, la reducción en el caso de los ciclistas fue significativamente menor (véase la **ilustración 13**). Además, en algunos Estados miembros, se produjo un aumento del número de muertes de ciclistas en zonas urbanas entre 2010 y 2021. Por ejemplo, en Austria, las muertes de ciclistas en zonas urbanas aumentaron un 68 % durante el período.

Ilustración 13 – Víctimas mortales en zonas urbanas por tipo de usuario de la vía pública (de 2010 a 2021)



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de la Comisión.

81 Los dispositivos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos, también vienen a sumarse a los retos para la seguridad vial en las zonas urbanas. La Comisión aún no ha publicado orientaciones en este ámbito, y los enfoques reguladores varían entre Estados miembros (véase el [anexo VII](#)).

82 Los **vehículos automatizados y autónomos** pueden contribuir positivamente a la seguridad vial, y las investigaciones estiman que hasta el 22 % de los accidentes con víctimas mortales y heridos graves podrían evitarse mediante la introducción de sistemas de conducción automatizada²⁷. Aunque la primera [estrategia](#) de la Comisión en este ámbito se remonta a 2018, las normas nacionales para la conducción de vehículos autónomos en la vía pública aún varían considerablemente. Por ejemplo, Alemania ha permitido la conducción totalmente automatizada sin la presencia de un conductor desde 2022, mientras que otros Estados miembros aún no han desarrollado ningún marco reglamentario.

²⁷ Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

La consecución de los objetivos de seguridad vial de la UE no era un criterio clave para la selección de los proyectos ni para los indicadores de seguimiento

83 La financiación de la UE debe asignarse a los proyectos que mejor contribuyan a las prioridades y objetivos de la UE. El Parlamento Europeo también pidió a los Estados miembros y a la Comisión que otorgaran prioridad a las inversiones que aporten los mayores beneficios en materia de seguridad vial, centrándose en los tramos con mayor número de accidentes²⁸.

84 Respecto de los proyectos de la muestra, examinamos si la seguridad vial se había utilizado eficazmente como criterio de selección, y revisamos los requisitos de los proyectos para calcular su contribución a la seguridad vial y supervisar los resultados.

La seguridad vial no era un criterio clave para seleccionar los proyectos de infraestructura con objetivos relativos a la seguridad vial

85 En el período 2014-2020, el FEDER/FC y el MCE prestaron apoyo a la seguridad vial principalmente mediante la financiación de proyectos de infraestructura, como carreteras nuevas o mejoradas, carriles para bicicletas y zonas de estacionamiento seguras y protegidas. Los solicitantes de proyectos presentaron sus solicitudes de cofinanciación de la UE en respuesta a convocatorias de propuestas publicadas, preparadas por las autoridades de gestión (para los proyectos de gestión compartida) o por la CINEA (para el MCE). Estas convocatorias tenían que cumplir las prioridades y requisitos previamente estipulados, bien en los programas operativos de cohesión pertinentes, bien en los programas de trabajo del MCE.

²⁸ Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero», Parlamento Europeo, 2021.

86 Analizamos los programas operativos y las convocatorias correspondientes en virtud de las cuales se cofinanciaron nuestros proyectos auditados. Aunque no todos los proyectos se financiaron en el marco de una prioridad específica de seguridad vial, todos ellos la incluyeron como uno de sus objetivos. De los nueve proyectos cofinanciados por la política de cohesión, solo dos se financiaron en el marco de una prioridad específica para la seguridad vial; los demás se seleccionaron en el marco de prioridades centradas en la mejora de la accesibilidad (cuatro proyectos), un transporte más ecológico (dos proyectos) y la mejora de los servicios digitales para los ciudadanos (un proyecto). Solo dos de los tres proyectos del MCE recibieron apoyo en el marco de una prioridad específica para la seguridad vial (infraestructuras seguras y protegidas), mientras que un proyecto se centró en la finalización de la red RTE-T. Del mismo modo, el objetivo principal de las obras de la autopista financiadas tanto por el FC como por el MCE era eliminar los cuellos de botella en la red RTE-T.

87 En la mayoría de los proyectos, los criterios de selección utilizados por la Comisión y las autoridades de gestión no se centraron en los tramos de la red viaria con el mayor número de accidentes o víctimas mortales, aunque la mejora de la seguridad vial fuera uno de los beneficios esperados. Solo había dos proyectos FEDER (en España) en los que las solicitudes venían acompañadas de un análisis detallado del número de accidentes en años anteriores, y uno de los dos contenía también un análisis de la peligrosidad del tramo. Esta información no estaba disponible para todos los proyectos, ya que no se exigía en las solicitudes. Si este elemento debiera haberse tenido en cuenta en la selección de proyectos, las autoridades de gestión y la Comisión podrían haber concedido prioridad a la cofinanciación de proyectos con el mayor impacto potencial en términos de reducción del número de víctimas mortales.

88 Además, no se establecieron criterios específicos de diseño para la seguridad vial. Cada promotor de proyecto era libre de adoptar su trazado preferido, con arreglo a la legislación y las normas nacionales aplicables y, en su caso, a los requisitos establecidos en la [Directiva sobre requisitos de seguridad para túneles](#). Por consiguiente, dada la gran variación de las normas viarias (véase el apartado [72](#)), y la falta de criterios específicos de seguridad vial en la fase de selección, la consecución de un determinado nivel de seguridad para esas carreteras y para las vías ciclistas no se integró en el proceso de selección de los proyectos.

89 Con respecto a proyectos cofinanciados por el FEDER y el FC, las autoridades de gestión son las encargadas de definir las prioridades de financiación para cada programa operativo (PO) y para cada convocatoria. Sin embargo, la Comisión tiene la posibilidad de formular observaciones tanto en la fase de elaboración del acuerdo de asociación y los PO, antes de aprobarlos y también durante la ejecución del programa. Constatamos que la Comisión había formulado observaciones sobre la seguridad vial en relación en los acuerdos de asociación y los programas operativos pertinentes para los proyectos examinados. Por ejemplo, esta institución solicitó que los proyectos centrados en la seguridad vial en una comunidad autónoma española se llevaran a cabo en el marco de un programa de seguridad vial para evitar la fragmentación de recursos. La versión final del PO autonómico español tuvo en cuenta esta sugerencia.

90 En 2021, y por primera vez, el MCE puso en marcha dos temas específicos relativos a la seguridad vial en cuyo marco podrían financiarse estudios y obras. Sin embargo, esto solo era aplicable a los Estados miembros que pueden optar al FC. Ejemplos de acciones que podrían financiarse en el marco de estos temas incluyen la mejora de tramos proclives a accidentes u otras medidas identificadas en las evaluaciones pertinentes de la seguridad vial del conjunto de la red (véase el apartado 73). Se cofinanciaron un total de quince proyectos en relación con estos temas, con un apoyo total de la UE de 142 500 millones de euros.

91 Por último, la calidad de la aplicación y el mantenimiento de las infraestructuras cofinanciadas por la UE pueden tener un impacto significativo en la seguridad (véase el recuadro 3). Sin embargo, la financiación de la UE solo apoya la construcción o mejora de infraestructuras viarias, y los promotores de proyectos no tienen ningún compromiso de mantener las carreteras con el fin de garantizar un nivel determinado de seguridad vial. Observamos que, en el período 2014-2020, la Comisión planteó la necesidad de que España asumiera el compromiso explícito a fin de utilizar los fondos nacionales para mantener la infraestructura viaria cofinanciada.

Recuadro 3

Ejemplo del impacto que tiene un mantenimiento deficiente del proyecto sobre la seguridad vial

Un proyecto cofinanciado por el FEDER en España mejoró una carretera local y añadió una ruta ciclista. Dado que la carretera por la que discurre la vía ciclista se cruza con otras carreteras, el proyecto incluía la colocación de las señales de prioridad necesarias y la señalización horizontal para los cruces de ciclistas y peatones a una distancia adecuada con respecto a la carretera principal. Durante nuestra visita, observamos que, debido a la falta de mantenimiento, la señalización horizontal original en del asfalto prácticamente habían desaparecido. Como consecuencia de ello, la mayoría de los ciclistas y peatones cruzaban por un lugar diferente, donde los conductores los divisaban con mayor dificultad. Esto socava los objetivos originales de seguridad vial del proyecto.



Nota: La línea azul dibujada sobre la fotografía muestra la ubicación original de las marcas del cruce para ciclistas.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

Los proyectos cofinanciados por la UE con objetivos de seguridad vial no tenían que estimar su potencial contribución a la seguridad vial ni desarrollar los correspondientes indicadores de resultados

92 Los promotores de proyectos deben utilizar una evaluación *ex ante* de los posibles resultados para diseñar sus proyectos y, a continuación, hacer un seguimiento *ex post* de los resultados de los proyectos para determinar si se han logrado los impactos previstos. Esto garantizaría la eficacia de la cofinanciación de la UE para contribuir a los objetivos de seguridad vial de la UE. Analizamos las solicitudes de financiación de los proyectos, incluidos los documentos justificativos (como los análisis de costes y beneficios) para evaluar el grado de planificación y seguimiento de los resultados relativos a seguridad vial.

93 Constatamos que, en los trece proyectos examinados, solo seis de las solicitudes incluían un análisis de costes y beneficios completo o una estimación de los posibles beneficios económicos del proyecto, incluidos los relacionados con la seguridad vial. Esto se debía a que, en el período 2014-2020, solo los proyectos apoyados por el MCE y los proyectos con un coste subvencionable total superior a 75 millones de euros financiados por el FEDER o el FC debían incluir un análisis de costes y beneficios en la solicitud.

94 Aunque las solicitudes mencionaban la seguridad vial como objetivo del proyecto, en tres de estos seis proyectos los beneficios previstos para la seguridad vial solo representaban una pequeña parte del beneficio potencial total. En el [recuadro 4](#) se proporciona un ejemplo.

Recuadro 4

Una zona de estacionamiento segura y protegida con un impacto limitado en la seguridad vial

Durante nuestra auditoría, visitamos un proyecto de aparcamiento seguro y protegido cofinanciado por el MCE. Hay que abonar una tarifa para utilizar estas zonas de servicio y descanso, que debería proporcionar a los conductores de camiones una mayor seguridad y protección que otras zonas de estacionamiento situadas cerca de autopistas o centros logísticos y ayudar a reducir prácticas peligrosas de aparcamiento.



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

La solicitud del proyecto indicaba los beneficios para la seguridad vial debido a la disminución prevista del número de accidentes. Sin embargo, se esperaba que estos beneficios representaran menos del 1 % de los beneficios totales del proyecto. El principal beneficio previsto en la solicitud fue el ahorro de tiempo y de costes al buscar una plaza de aparcamiento adecuada. Además, la baja tasa de utilización de la zona de estacionamiento socava la contribución real del proyecto a la seguridad vial.

95 Los procesos de selección de los trece proyectos examinados no exigían que la solicitud o el análisis de costes y beneficios indicaran posibles resultados en cuanto a la reducción de víctimas mortales o heridos graves. Sin embargo, un proyecto presentó explícitamente una estimación del número potencial de vidas que podrían salvarse. Otros cuatro proyectos no proporcionaban directamente cifras de víctimas mortales y heridos graves evitados, pero las incluían en el cálculo del valor total de los beneficios sociales del proyecto. Otro proyecto estimaba la reducción del número de accidentes, pero no facilitaba detalles sobre el impacto por separado en cuanto a víctimas mortales, o las lesiones graves o leves.

96 Las estimaciones de los beneficios económicos de un proyecto están afectadas por el hecho de que el valor atribuido a la vida humana varía entre los Estados miembros (hasta un factor de cuatro) y por las distintas hipótesis utilizadas en los cálculos. Por ejemplo, constatamos que, en Eslovaquia, se elaboraron dos análisis de costes y beneficios para el mismo proyecto en un período de dos años. El diseño del proyecto y, por tanto, su potencial para reducir el número de víctimas mortales y heridos graves no cambió. Sin embargo, los supuestos metodológicos diferían entre los dos análisis ya que las metodologías de análisis de costes y beneficios utilizadas para las solicitudes del MCE y del FC variaron a lo largo del tiempo. Según el nuevo cálculo, el número de accidentes que evitaría el proyecto aumentó un 10 %, mientras que el beneficio económico de cada accidente evitado aumentó en un factor de 1,5.

97 La falta de estimaciones armonizadas en las solicitudes de proyectos hizo que fuera muy difícil para los evaluadores y los comités de selección comparar, a escala de la UE, las soluciones de los proyectos propuestas para su financiación basándose en su rentabilidad en cuanto al número de vidas salvadas. Además, los objetivos de seguridad vial de la UE se han fijado con respecto al número de víctimas mortales y heridos graves evitados, y no en términos monetarios (véase el [anexo II](#)).

98 En los proyectos cofinanciados por el MCE, la CINEA no ha realizado un seguimiento de los resultados de los proyectos tras su ejecución, y el acuerdo de subvención correspondiente se cerró porque no es obligatorio hacerlo. En los proyectos auditados apoyados por los fondos de la política de cohesión, solo encontramos un caso de indicador de proyecto que supervisa los resultados de la seguridad vial (es decir, la disminución del número de víctimas mortales). En cambio, en el [recuadro 5](#) se ofrecen ejemplos de otros tipos de indicadores, definidos para los proyectos examinados, que no se centran en los resultados en cuanto a seguridad vial.

Recuadro 5

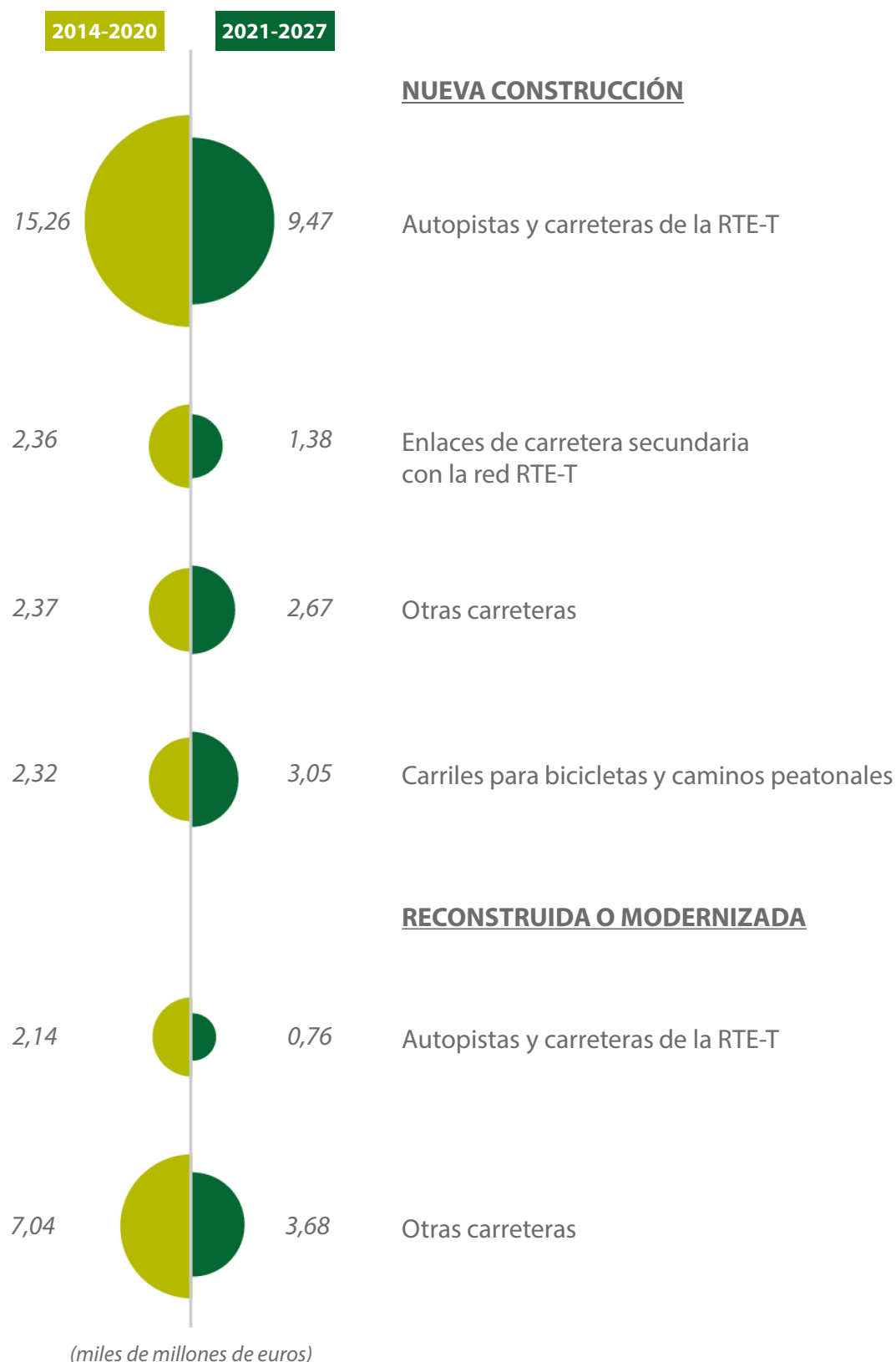
Ejemplos de indicadores utilizados en los proyectos que no se centran en los resultados en cuanto a seguridad vial

- Un proyecto de Lituania tenía por objeto modernizar un tramo existente y establecer objetivos claros en materia de seguridad vial. Sin embargo, en la solicitud no se cuantificaba el impacto potencial del proyecto en la seguridad vial. El único conjunto de indicadores de seguimiento consistía en la finalización de la aplicación de las medidas de seguridad previstas (por ejemplo, km de barreras de seguridad). Además, el promotor del proyecto estaba obligado a informar sobre la reducción del tiempo medio de viaje empleado en la carretera, que no es un indicador de seguridad vial.
- Los tres proyectos para la construcción de vías ciclistas presentaban diseños muy diferentes (por ejemplo, unos tenían previsto instalar una barrera entre la vía ciclista y la carretera, y otros no) lo cual podría afectar a sus resultados en materia de seguridad vial. Sin embargo, desde el punto de vista del seguimiento, todos ellos se evaluaron en términos del número de kilómetros de infraestructuras construidas, pero pasando por alto los diferentes efectos potenciales que podrían haber tenido en la reducción del número de víctimas mortales y heridos graves.

Es posible que se disponga de menos fondos de cohesión disponibles destinados a seguridad vial durante el período 2021-2027, pero una nueva condicionalidad es un primer paso hacia una mejor orientación

99 Para el período 2021-2027, los fondos de la política de cohesión destinados a infraestructuras viarias (incluidos los carriles para bicicletas) son inferiores aproximadamente en un 33 % a los del período anterior (véase la [ilustración 14](#)). Esta reducción de la financiación disponible puede dar lugar, como mínimo, a una reducción proporcional de la financiación destinada a futuros proyectos específicamente orientados a la seguridad vial, a menos que se establezcan normas estrictas de priorización a su favor.

Ilustración 14 – Comparación de la cofinanciación de la UE con cargo a los fondos de la política de cohesión asignados a infraestructuras viarias para los períodos 2014-2020 y 2021-2027



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de cohesión.

100 También observamos que, en el período 2021-2027, se añadió un nuevo requisito en forma de condición favorecedora como requisito previo para recibir fondos de la política de cohesión. Los Estados miembros deben incluir una evaluación de los riesgos para la seguridad vial en sus planes de transporte multimodal con arreglo a sus estrategias de seguridad vial existentes. También deben incluir una cartografía de las carreteras y tramos afectados, junto con una priorización de las inversiones correspondientes²⁹.

101 Sin embargo, la Comisión se basa en las autoevaluaciones de los Estados miembros sobre el grado en que cumplen el requisito. Constatamos que estas autoevaluaciones no son homogéneas y no siempre proporcionan conclusiones específicas para todos los criterios exigidos. Sin embargo, la Comisión las utilizó para formular observaciones sobre los acuerdos de asociación y pidió a los Estados miembros que orientaran mejor sus medidas de seguridad vial. Por ejemplo, pidió a España que limitara las medidas de seguridad vial a los tramos identificados en la evaluación de la seguridad vial, que era una condición previa para la financiación. Del mismo modo, el programa de transporte de Rumanía incluye indicadores específicos de realización y de resultados para la seguridad vial, como sugiere la Comisión.

102 Este requisito para los Estados miembros es un primer paso para garantizar que la cofinanciación de la UE destinada a la seguridad vial se asigne allí donde pueda ser más eficaz, siempre que el requisito se refleje también adecuadamente en la selección de proyectos.

²⁹ Condición favorecedora 3.1.8, anexo IV del [Reglamento \(UE\) 2021/1060](#).

Conclusiones y recomendaciones

103 La seguridad vial es una competencia compartida entre la UE y sus Estados miembros. Sin embargo, las autoridades nacionales son plenamente responsables de la ejecución de algunas acciones que tienen un efecto directo en la reducción del número de víctimas mortales y heridos graves. El papel de la Comisión es coordinar las actividades en el ámbito de la UE, especialmente cuando tengan un efecto transfronterizo.

104 En general, concluimos que la Comisión ha establecido un marco global para abordar la seguridad vial (el enfoque del «Sistema Seguro» de la UE), con objetivos ambiciosos para 2030 y 2050. Basándonos en los avances hasta la fecha, y sin esfuerzos adicionales por parte de la UE y los Estados miembros, consideramos poco probable que se alcancen estos objetivos estratégicos de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves entre 2020 y 2030, y de aproximarlos a cero para 2050.

105 Además, llegamos a la conclusión de que la Comisión sigue teniendo dificultades para supervisar los avances de los Estados miembros. Asimismo, las acciones de la UE no abarcaron todos los ámbitos de riesgo y no se integraron lo suficiente. Por último, lograr los objetivos de seguridad vial de la UE no era un criterio clave para la selección y el seguimiento de los proyectos cofinanciados por la UE con objetivos de seguridad vial en el período de gasto 2014-2020. Esto sigue siendo un riesgo para el período 2021-2027.

106 Al examinar el pilar de gobernanza, la Comisión todavía no había evaluado el grado en que los esfuerzos previstos por los Estados miembros contribuyen a alcanzar los objetivos de seguridad vial de la UE. Constatamos que, si bien casi todos los Estados miembros fijaban objetivos para reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves, el nivel de complejidad de las estrategias nacionales en los cuatro Estados miembros visitados variaba en cuanto a las actividades previstas, las necesidades de financiación y otros objetivos distintos de los relativos a las víctimas mortales y los heridos graves (véanse los apartados [28](#) a [31](#)).

107 La Comisión aún no ha logrado establecer una comparabilidad suficiente de los datos que le permita definir objetivos agregados a escala de la UE de los indicadores de rendimiento utilizados para el seguimiento de los avances en las medidas de seguridad vial de los Estados miembros. También encontramos problemas de comparabilidad en la forma en que los Estados miembros recopilan y comunican datos sobre los heridos graves a la Comisión. Ambos aspectos, especialmente el segundo, plantean retos considerables a la Comisión para el seguimiento de las contribuciones de los Estados miembros a la consecución de los objetivos de seguridad vial (véanse los apartados **32** a **37**).

Recomendación 1 – Mejorar la información sobre el número de heridos graves y establecer objetivos de rendimiento

La Comisión debería trabajar con los Estados miembros para:

- a) garantizar que recopilan y comunican datos sobre heridos graves utilizando una definición común basada en la escala de lesiones MAIS3+;
- b) avanzar hacia una aplicación coherente de la metodología estándar, así como hacia una cuantificación de objetivos intermedios y finales para los indicadores clave de rendimiento nacionales y, cuando proceda, de la UE, a fin de realizar un seguimiento de los avances en el cumplimiento de los objetivos de 2030 y 2050.

Plazo de aplicación: antes de 2026.

108 En los demás pilares examinados del enfoque del «Sistema Seguro», identificamos los siguientes problemas:

- o el *pilar del uso de las vías públicas* no abarcaba todos los principales ámbitos de riesgo, como la velocidad. El nivel de aplicación de la legislación contra los infractores de tráfico también varía de un Estado miembro a otro, y el papel de la Comisión en la supervisión de los enfoques nacionales de control es limitado. Estos factores socavaron la contribución de este pilar a la consecución de los objetivos de seguridad vial de la UE (véanse los apartados [44](#) a [56](#));
- o el *pilar de los vehículos* abarcaba aspectos de seguridad vial utilizando un marco normalizado en el ámbito de la UE aplicable a los vehículos nuevos. Sin embargo, su impacto quedó limitado por el envejecimiento de los parques automovilísticos de los Estados miembros. Los Estados miembros visitados no habían introducido incentivos financieros para que las personas renovaran sus vehículos sobre la base del rendimiento en materia de seguridad vial, aunque los sistemas de sustitución de vehículos para otros fines, como un mejor comportamiento medioambiental, pueden beneficiar indirectamente a la seguridad vial (véanse los apartados [57](#) a [64](#));
- o el *pilar de infraestructuras* implicaba variaciones en los enfoques de los Estados miembros para mejorar la seguridad de sus redes nacionales de infraestructuras viarias (como, por ejemplo, para identificar tramos peligrosos y analizar las causas de los accidentes) en cuanto a su grado de complejidad y los criterios utilizados. La legislación de la UE en este ámbito introdujo principios y procedimientos comunes, pero su ámbito de aplicación no abarca el tipo de infraestructura asociada a la mayoría de las víctimas mortales la cual es, por tanto, clave para la consecución de los objetivos de la UE, como las zonas urbanas, las carreteras no primarias situadas fuera de las zonas urbanas y las vías ciclistas, donde las normas de seguridad difieren considerablemente (véanse los apartados [65](#) a [75](#)).

109 Por último, constatamos que los nuevos retos en materia de seguridad vial (derivados de las nuevas formas de movilidad en las zonas urbanas y de los vehículos autónomos) requerirán una mayor integración y coordinación de las acciones de la Comisión en el marco de los pilares del uso de las vías públicas, los vehículos y las infraestructuras. A petición del Parlamento Europeo, la Comisión está evaluando la creación de una agencia de la UE responsable de la seguridad vial, entre otras cosas, para promover nuevas iniciativas y mejorar la coordinación (véanse los apartados [76](#) a [82](#)).

Recomendación 2 – Centrarse más en las causas de los accidentes y emitir orientaciones adicionales que cubran todos los ámbitos de riesgo

La Comisión debería:

- a) fomentar entre los Estados miembros la realización de investigaciones detalladas sobre las causas de los accidentes, especialmente en los puntos críticos, y la información armonizada al respecto;
- b) proporcionar a los Estados miembros orientaciones adicionales para abordar de manera más eficaz los principales factores de riesgo (como la velocidad y el diseño de infraestructuras para las carreteras con mayor número de víctimas mortales), prestando especial atención a los usuarios vulnerables de la vía pública.

Plazo de aplicación: antes de 2026.

110 Además de la actuación política y legislativa, el enfoque del «Sistema Seguro» de la UE incluye un pilar de «mayor apoyo financiero». Constatamos que, antes de su puesta en marcha, en el período 2014-2020, la seguridad vial no era un criterio clave en la selección de proyectos de infraestructuras viarias con objetivos de seguridad vial, ya que competía con otras prioridades (como una mayor accesibilidad y un transporte más ecológico). En la mayoría de los proyectos examinados, los criterios de selección no se centraban en los tramos de la red con el mayor número de accidentes o víctimas mortales. Además, ni la Comisión ni las autoridades de gestión establecieron criterio alguno de trazado para mejorar la seguridad vial. Por consiguiente, dada la considerable variación de las normas viarias, la consecución de un determinado nivel de seguridad en las carreteras rurales y las zonas urbanas no estaba integrada en la selección de proyectos (véanse los apartados [85](#) a [91](#)).

111 Respecto a los proyectos de la muestra que abarcaban el período 2014-2020, constatamos que no tenían que estimar su contribución potencial a la seguridad vial. Aunque algunos sí realizaron esta estimación, los cálculos quedaron afectados por la significativa variación de las hipótesis y por el hecho de que el valor atribuido a la vida humana difiere entre Estados miembros (por un factor de hasta 4). Además, debido a la falta de estimaciones armonizadas en las solicitudes de los proyectos, no era posible comparar su eficacia para salvar vidas (véanse los apartados [92](#) a [97](#)).

112 Por último, constatamos que solo un proyecto establecía indicadores en la fase de diseño para supervisar los resultados de los proyectos en términos de seguridad vial. Asimismo, observamos que la CINEA no hacía un seguimiento de los resultados una vez finalizados los proyectos. Por lo tanto, no se dispone de una evaluación coherente sobre la medida en que los proyectos cofinanciados contribuyeron eficazmente a los objetivos nacionales y de la UE en materia de seguridad vial (véase el apartado [98](#)).

113 Para el actual período 2021-2027, en el marco de los fondos de la política de cohesión, se destina menos financiación de la UE a infraestructuras viarias en general. Por consiguiente, la financiación de futuros proyectos destinados a mejorar la seguridad vial puede disminuir, a menos que se establezcan normas estrictas de priorización a su favor. Una nueva condición favorecedora introducida para este período incluye requisitos de seguridad vial. Se trata de un primer paso para mejorar la orientación de la cofinanciación de la UE para dirigirla allí donde sea más eficaz para la seguridad vial (véanse los apartados [99](#) a [102](#)).

Recomendación 3 – Fomentar una priorización y una evaluación *ex post* más claras de los proyectos cofinanciados por la UE con objetivos de seguridad vial

La Comisión debería:

- a) priorizar la selección de proyectos con objetivos de seguridad vial presentados en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» (gestión directa), que han proporcionado explícitamente datos cuantitativos sobre sus resultados esperados en cuanto a evitación de víctimas mortales y heridos graves;
- b) recomendar a los comités de seguimiento de los programas que especifiquen los criterios pertinentes de selección que incluyan objetivos de seguridad vial para proyectos de carreteras en régimen de gestión compartida, por ejemplo, basándose en los resultados de la evaluación de la seguridad vial del conjunto de la red;
- c) promover los conceptos de la letra a), en el caso de programas y proyectos con objetivos de seguridad vial en régimen de gestión compartida, para las autoridades de gestión (en particular en el diseño de los programas) y para los comités de seguimiento de los programas;
- d) desarrollar indicadores de resultados orientados a evaluar el rendimiento de los proyectos en cuanto a seguridad vial para las evaluaciones *ex post*.

Plazo de aplicación: antes de 2025.

El presente informe ha sido aprobado por la Sala II, presidida por Annemie Turtelboom, Miembro del Tribunal de Cuentas Europeo, en Luxemburgo, en su reunión de 7 de febrero de 2024.

Por el Tribunal de Cuentas Europeo

Tony Murphy
Presidente

Anexos:

Anexo I – Ejemplos de acciones en el marco de cada pilar del enfoque del «Sistema Seguro» de la ONU

Pilar del enfoque del «Sistema Seguro» de la ONU	Ejemplos de acciones
Transporte multimodal y ordenación del territorio	<ul style="list-style-type: none"> — Aplicar políticas que promuevan la estructura urbana compacta — Disuadir del uso de vehículos privados en zonas urbanas de alta densidad
Infraestructura viaria segura	<ul style="list-style-type: none"> — Mapear los riesgos de colisión y realizar evaluaciones proactivas de seguridad — Especificar una norma técnica y un objetivo de clasificación por estrellas para todos los trazados de carreteras correspondientes a cada tipo de usuario
Seguridad de los vehículos	<ul style="list-style-type: none"> — Exigir normas de seguridad armonizadas de alta calidad para los vehículos de motor nuevos y usados, los sistemas de retención para niños y los cascos — Garantizar que dichas normas se mantengan a lo largo de todo el ciclo de vida del vehículo
Uso seguro de las vías públicas	<ul style="list-style-type: none"> — Promulgar y hacer cumplir la legislación en materia de seguridad vial (incluida la fijación de límites máximos de velocidad y la restricción del uso de dispositivos electrónicos portátiles al volante) — Establecer requisitos de concesión de licencias para conductores profesionales
Respuesta posterior a la colisión	<ul style="list-style-type: none"> — Proporcionar un sistema para activar una respuesta posterior a un accidente (por ejemplo, un número de emergencia único) — Desarrollar la capacidad de respuesta entre los profesionales no médicos

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir del *Global Plan* de la ONU, 2021.

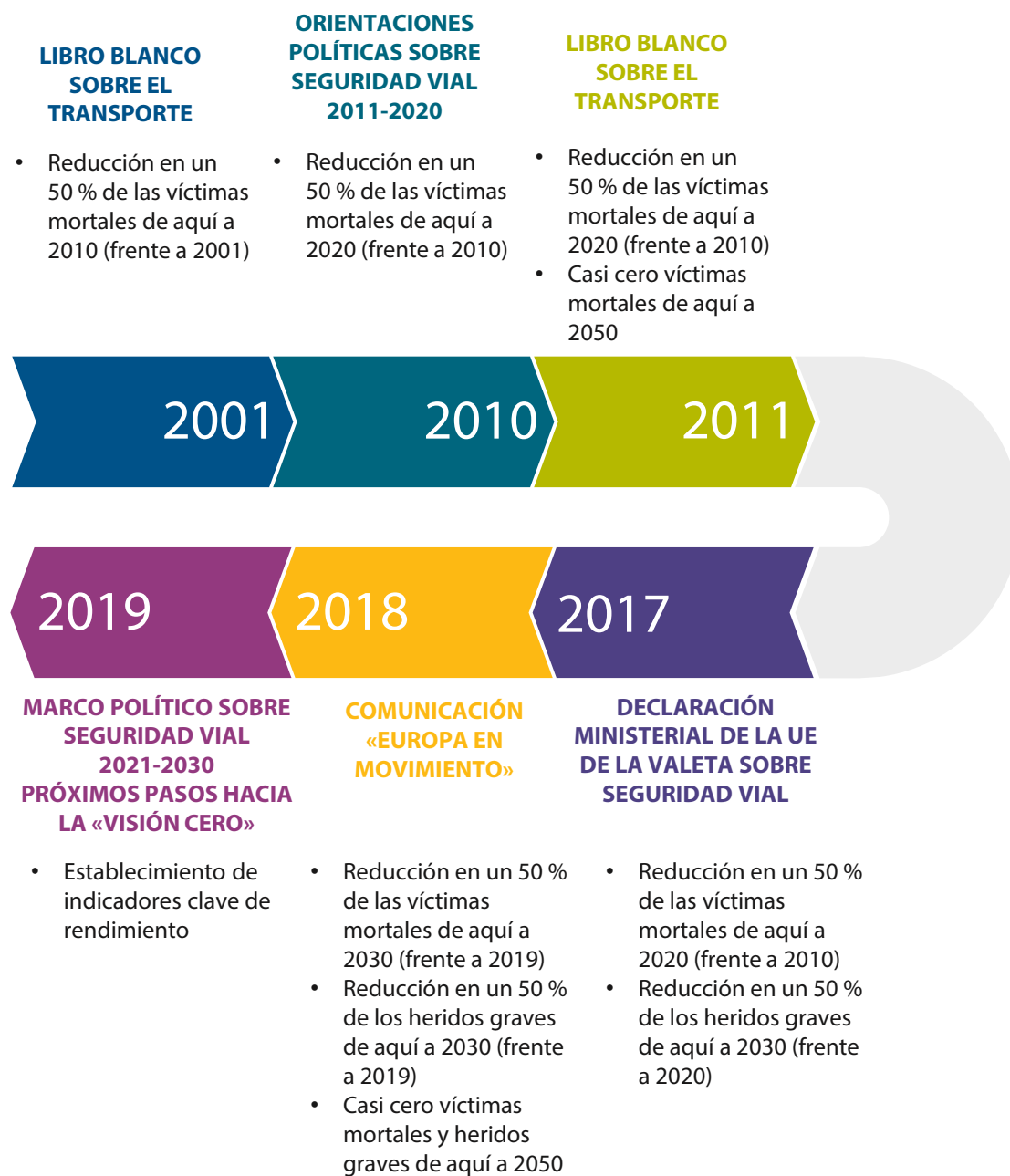
Anexo II –Evolución de los objetivos de la Comisión en materia de seguridad vial desde 2001

La Comisión estableció por primera vez un objetivo de seguridad vial para la UE en el [Libro Blanco](#) de 2001, que en aquel momento tenía por objeto reducir a la mitad el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico entre 2000 y 2010. El [Parlamento Europeo](#) y el [Consejo](#) también respaldaron este objetivo. Con su [Libro Blanco de 2011](#), la Comisión estableció un nuevo objetivo de alcanzar casi cero víctimas mortales en accidentes de tráfico de aquí a 2050, con el objetivo intermedio de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de aquí a 2020 (en comparación con 2010).

Aunque los documentos preparatorios del Libro Blanco ya advertían de que el objetivo intermedio no podía alcanzarse ni siquiera en el mejor de los casos, los Estados miembros apoyaron estos objetivos en la [Declaración de La Valeta](#) de 2017. En esta declaración, también propusieron un nuevo objetivo de reducir a la mitad el número de heridos graves en la UE de aquí a 2030.

Con la Comunicación «Europa en movimiento» de 2018, la UE estableció los objetivos actuales de reducir a la mitad el número de accidentes con víctimas mortales y heridos graves de aquí a 2030 y aproximarse a cero para 2050. Por último, el Marco de la política de seguridad vial 2021-2030 - Próximos pasos hacia la «visión cero» introdujo un conjunto de indicadores clave de rendimiento para hacer un seguimiento de los avances de los Estados miembros hacia la consecución de los objetivos.

Objetivos de la UE en materia de seguridad vial desde 2001



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

Anexo III – Marco regulador de la UE para los pilares del enfoque del «Sistema Seguro» que auditamos

Pilar del enfoque del «Sistema Seguro»	Acto jurídico	Planteamiento
Uso seguro de las vías públicas	Directiva (UE) 2015/413	Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (CBE)
	Directiva de Ejecución 2014/37/UE de la Comisión	Uso obligatorio de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil en los vehículos
	Directiva (UE) 2022/2561	Cualificación inicial y formación continua de los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros
	Directiva 2014/85/UE	Permisos de conducir
	Recomendación de la Comisión de 17 de enero de 2001	Tasa máxima de alcoholemia permitida para los conductores de vehículos de motor
	Recomendación 2004/345/CE de la Comisión	Aplicación de las normas de seguridad vial
Vehículos seguros	Reglamento (UE) 2019/2144	Requisitos de seguridad para la homologación de nuevos modelos de vehículos
	Directiva 2014/45/UE	Inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor
	Directiva 2007/38/CE	Retroadaptación de los vehículos pesados de transporte de mercancías
	Directiva 92/6/CEE del Consejo	Dispositivos de limitación de velocidad para determinadas categorías de vehículos de motor

Pilar del enfoque del «Sistema Seguro»	Acto jurídico	Planteamiento
	Directiva 91/671/CEE del Consejo	Cinturones de seguridad y otros sistemas de retención para usuarios vulnerables
Carreteras y márgenes de carretera seguros (infraestructura)	Directiva (UE) 2019/1936	Procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

Anexo IV – Lista de proyectos cofinanciados por la UE incluidos en la muestra de auditoría

A – Lista de proyectos cofinanciados por el MCE visitados y revisados durante la auditoría

Estado miembro	N.º de identificación	Descripción del proyecto	Tipo de apoyo a la seguridad vial	Fecha de inicio	Fecha de culminación (prevista frente a real)	Coste total subvencionable (euros) (previsto frente a la última estimación)	Porcentaje de cofinanciación de la UE	Cofinanciación de la UE comprometida (euros) (prevista frente a real)
Lituania	1	Acondicionamiento de la circunvalación de Panevezys en la carretera E67	Carretera mejorada	21/12/2015	31/12/2018 30/06/2021	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Zona de estacionamiento con 38 plazas de aparcamiento	Zonas de estacionamiento seguras y protegidas	01/03/2020	28/02/2022 31/05/2022	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294
Rumanía	3	Zona de estacionamiento con 70 plazas de aparcamiento	Zonas de estacionamiento seguras y protegidas	02/03/2020	31/03/2023 30/09/2023	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840

Estado miembro	N.º de identificación	Descripción del proyecto	Tipo de apoyo a la seguridad vial	Fecha de inicio	Fecha de culminación (prevista frente a real)	Coste total subvencionable (euros) (previsto frente a la última estimación)	Porcentaje de cofinanciación de la UE	Cofinanciación de la UE comprometida (euros) (prevista frente a real)
Eslovaquia	4 ¹	Construcción de la autopista D3	Nueva autopista	15/11/2016	31/12/2020 31/12/2021	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

¹ El mismo proyecto también figura entre los proyectos financiados por el Fondo de Cohesión en el marco de ID 12.

B – Lista de proyectos cofinanciados por el FEDER / FC visitados y revisados durante la auditoría

Estado miembro	N.º de identificación	Descripción del proyecto	Tipo de apoyo a la seguridad vial	Fecha de inicio	Fecha de culminación (prevista frente a real)	Coste total subvencionable (euros) (previsto frente a la última estimación)	Porcentaje de cofinanciación de la UE	Cofinanciación de la UE comprometida (euros) (prevista frente a real)
España	5	Construcción de una vía ciclista segregada en la zona urbana de Madrid	Vía ciclista	04/05/2021	02/11/2021 03/05/2022	6 578 854 6 578 854	50 %	3 289 427 3 289 427
	6	Actuaciones de seguridad vial a lo largo de la carretera A-2003 y construcción de una vía ciclista segregada	Carretera mejorada y construcción de vía ciclista	09/01/2018	28/12/2018 28/12/2018	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
	7	Mejora del tramo existente de la carretera A-492	Carretera mejorada	12/07/2018	31/12/2023 anulado	10 221 468 anulado	80 %	8 177 175 anulado

Estado miembro	N.º de identificación	Descripción del proyecto	Tipo de apoyo a la seguridad vial	Fecha de inicio	Fecha de culminación (prevista frente a real)	Coste total subvencionable (euros) (previsto frente a la última estimación)	Porcentaje de cofinanciación de la UE	Cofinanciación de la UE comprometida (euros) (prevista frente a real)
	8	Mejora del tramo existente de la carretera A-483	Carretera mejorada	01/03/2021	31/12/2023 anulado	7 551 651 anulado	80 %	6 041 321 anulado
Lituania	9	Reconstrucción de la carretera E85 de la RTE-T entre Vilna y Kaunas, e instalación de medidas de seguridad vial	Carretera mejorada	08/08/2019	31/01/2022 31/07/2022	42 710 939 42 710 939	43 % 70 %	18 353 691 29 935 624

Estado miembro	N.º de identificación	Descripción del proyecto	Tipo de apoyo a la seguridad vial	Fecha de inicio	Fecha de culminación (prevista frente a real)	Coste total subvencionable (euros) (previsto frente a la última estimación)	Porcentaje de cofinanciación de la UE	Cofinanciación de la UE comprometida (euros) (prevista frente a real)
Rumanía	10	Mejora de la red viaria regional del norte de Transilvania (DJ 172A, DJ 161G y DJ 161)	Carretera mejorada	04/12/2015	31.7.2020 en curso	27 955 042 27 955 042	85 %	23 761 786 23 761 786
	11	Desarrollo de un sistema móvil mixto de seguimiento de infracciones del tráfico	Sistema de control del tráfico por carretera	01/07/2021	31/12/2023 en curso	19 300 740 19 300 740	85 %	16 405 629 16 405 629
Eslovaquia	12 ¹	Construcción de la autopista D3	Nueva autopista	12/2016	05/2021 06/2022	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003

Estado miembro	N.º de identificación	Descripción del proyecto	Tipo de apoyo a la seguridad vial	Fecha de inicio	Fecha de culminación (prevista frente a real)	Coste total subvencionable (<i>euros</i>) (previsto frente a la última estimación)	Porcentaje de cofinanciación de la UE	Cofinanciación de la UE comprometida (<i>euros</i>) (prevista frente a real)
	13	Plan Inteligente de la ciudad de Senica	Soluciones inteligentes para la ciudad (incluida la gestión del tráfico)	04/2022	09/2023 en curso	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900
	14	Rutas ciclistas en la ciudad de Senica	Vía ciclista	05/2019	09/2020 06/2022	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

¹ El mismo proyecto también figura entre los proyectos financiados por el MCE en el marco de ID 4.

Anexo V — Visión global de los objetivos nacionales de seguridad vial

Estado miembro	Objetivo de reducción de víctimas mortales	Objetivo de reducción de heridos grave
Bélgica	- 50 % ¹ , con un máximo de 320	- 50 % ¹ , con un máximo de 1 800
Bulgaria	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2019
Chequia	- 50 % con respecto a la media de 2017-2019	- 50 % con respecto a la media de 2017-2019
Dinamarca	Máximo 90	Máximo 900
Alemania	- 40 % con respecto a 2021	Sin objetivo
Estonia	- 52 % con respecto a 2016	- 31 % con respecto a 2016
Irlanda	- 50 % con respecto a la media de 2017-2019	- 50 % con respecto a la media de 2017-2019
Grecia	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2019
España	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2019
Francia	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2019
Croacia	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2019
Italia	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2019
Chipre	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2019
Letonia	- 50 % con respecto a 2020	- 50 % con respecto a 2020
Lituania	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2020
Luxemburgo	Sin objetivo	Sin objetivo
Hungría	- 50 % con respecto a 2020	- 50 % con respecto a 2020
Malta	Sin objetivo	Sin objetivo
Países Bajos	Sin objetivo	Sin objetivo
Austria	- 50 % con respecto a la media de 2017-2019	- 50 % con respecto a la media de 2017-2019
Polonia	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2019
Portugal	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2019

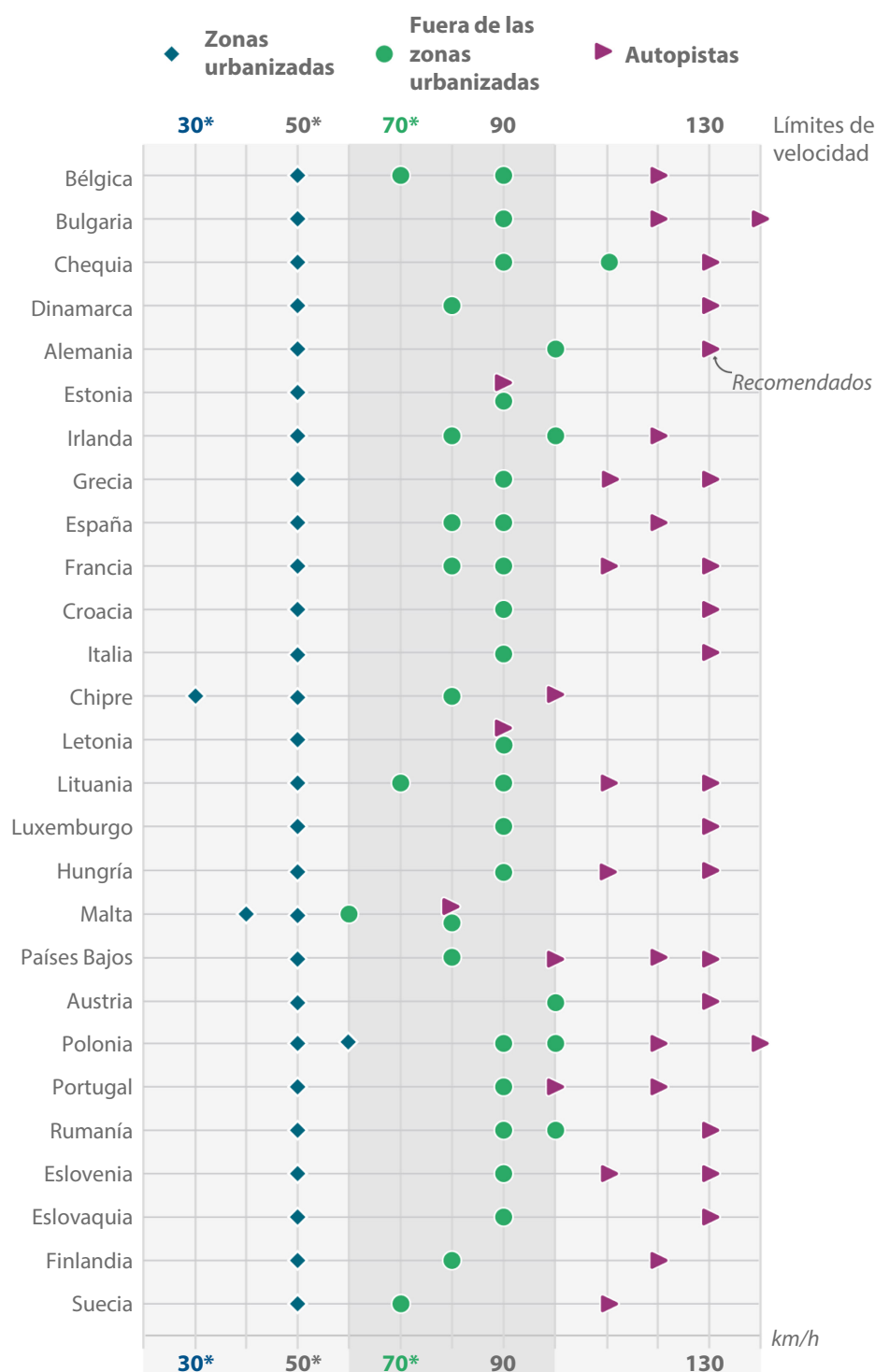
Estado miembro	Objetivo de reducción de víctimas mortales	Objetivo de reducción de heridos grave
Rumanía	- 50 % con respecto a 2019	- 50 % con respecto a 2019
Eslovenia	Objetivos que se están llevando a cabo	Objetivos que se están llevando a cabo
Eslovaquia	- 50 % con respecto a 2020	- 50 % con respecto a 2020
Finlandia	- 50 % con respecto a 2020	- 50 % con respecto a 2020
Suecia	- 50 % con respecto a la media de 2017-2019	- 50 % con respecto a la media de 2017-2019

¹ El estudio del CTCE no especificaba la base de referencia para calcular la reducción.

Nota: Los años en que deben alcanzarse estos objetivos varían de un Estado miembro a otro.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos del estudio del CTCE y el trabajo de auditoría.

Anexo VI – Comparación de los límites de velocidad nacionales con las velocidades recomendadas en un estudio internacional



Nota: * Velocidad recomendada por tipo de zona. El estudio recomienda: 30-40 km/h en zonas edificadas en las que existe una combinación de usuarios vulnerables de la vía pública y tráfico de vehículos de motor; 50 km/h en zonas con intersecciones y alto riesgo de colisión lateral, y 70-80 km/h en vías rurales sin barrera mediana, lo que supone un riesgo de colisión frontal.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir del *Statistical pocketbook* de la Comisión de 2022, y *Speed and crash risk*, del International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF-OECD), 2018.

Anexo VII – Estatuto jurídico de los patinetes eléctricos en quince Estados miembros de la UE

	Bélgica	Chequia	Dinamarca	Alemania	Grecia	España	Francia	Italia	Hungría	Países Bajos	Austria	Polonia	Portugal	Finlandia	Suecia
Clasificado como categoría específica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seguro obligatorio de responsabilidad civil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uso de casco obligatorio	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uso en espacios públicos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Permitidos en la acera	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Permitidos en vías ciclistas	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Limitación de potencia	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Edad mínima requerida	16	<input type="checkbox"/>	15	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Velocidad máxima (km/h)	25	25	20	20	<input type="checkbox"/>	25	25	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	25	<input type="checkbox"/>	20	25

Sí No No está claro

Nota: Los Estados miembros incluidos en la ilustración son los miembros del Foro Europeo de Institutos de Investigación en Seguridad Vial (FERSI) que respondieron a una encuesta sobre patinetes eléctricos en 2020.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de un [estudio del FERSI](#).

Siglas y acrónimos

CINEA: Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente

DG Movilidad y Transportes: Dirección General de Movilidad y Transportes

FC: Fondo de cohesión

FEDER: Fondo Europeo de Desarrollo Regional

GSIV: Gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias

GSR: Reglamento de seguridad general

ICR: Indicador clave de rendimiento

MAIS3 +: Escala máxima abreviada de lesiones (puntuación igual o superior a 3)

MCE: Mecanismo «Conectar Europa»

PMUS: Plan de movilidad urbana sostenible

RTE-T: Red transeuropea de transporte

Glosario

Acuerdo de asociación: Acuerdo entre la Comisión y un Estado miembro o país tercero en el contexto de un programa de gasto de la UE que establece, por ejemplo, planes estratégicos, prioridades de inversión, condiciones de comercio o disposiciones de ayuda al desarrollo.

Agencia ejecutiva: Organización creada y gestionada por la Comisión, por un período limitado, para ejecutar tareas específicas relativas a programas o proyectos de la UE en su nombre y bajo su responsabilidad.

Análisis de costes y beneficios: Comparación de los costes estimados de una línea de acción propuesta con los beneficios que se espera obtener.

Autoridad de gestión: Autoridad (pública o privada) nacional, regional o local designada por un Estado miembro para gestionar un programa financiado por la UE.

Comité de seguimiento: Órgano supervisor de la ejecución de un programa operativo, integrado por representantes de las autoridades de los Estados miembros y la Comisión en calidad de observadora.

Condiciones favorecedoras: Requisitos previos para que los Estados miembros reciban pagos de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, vinculados a la consecución y evaluación de objetivos específicos.

Enfoque del «Sistema Seguro»: Enfoque de la seguridad vial para tener más en cuenta los errores humanos y reducir el riesgo de accidentes con lesiones graves o muerte.

Fondo de Cohesión: Fondo de la UE destinado a reducir las disparidades económicas y sociales en la UE financiando inversiones en los Estados miembros donde la renta nacional bruta por habitante sea inferior al 90 % de la media de la UE.

Fondo Europeo de Desarrollo Regional Fondo de la UE por el que se refuerza la cohesión económica y social en la UE mediante la financiación de inversiones para reducir los desequilibrios regionales.

Gestión compartida: Método de gasto del presupuesto de la UE en el que, a diferencia de la gestión directa, la Comisión delega en el Estado miembro, conservando a la vez la responsabilidad última.

Gestión directa: Gestión de un fondo o un programa de la UE únicamente por la Comisión, a diferencia de la gestión compartida o gestión indirecta.

Indicador clave de rendimiento: Medida cuantificable que muestra el rendimiento con respecto a los objetivos clave.

Mecanismo «Conectar Europa»: Instrumento de la UE que proporciona apoyo financiero para la creación de infraestructuras interconectadas sostenibles en los sectores de la energía, el transporte y las tecnologías de la información y la comunicación.

Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR): El mecanismo de apoyo financiero de la UE para mitigar el impacto económico y social de la pandemia de COVID-19, estimular la recuperación y hacer frente a los retos de un futuro más ecológico y digital.

Movilidad activa: Forma de transporte que implica únicamente una actividad física, como los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Planes nacionales de transporte multimodal: Combinar diversos modos de transporte de forma interconectada y complementaria para formar una red de transporte integrada.

Redes transeuropeas de transporte: Conjunto de proyectos de desarrollo de infraestructuras viarias, ferroviarias, aéreas y marítimas que aplican la política de la red transeuropea de transporte, incluida una red ferroviaria de alta velocidad, un sistema de navegación por satélite y sistemas inteligentes de gestión del transporte.

Semestre Europeo: Ciclo anual que sirve de marco para la coordinación de las políticas económicas de los Estados miembros de la UE y para el seguimiento de los avances.

Usuarios vulnerables de la vía pública: Usuarios no motorizados de la vía pública, como peatones y ciclistas, así como motociclistas y personas con discapacidad o con movilidad y orientación reducidas.

Respuestas de la Comisión

<https://www.eca.europa.eu/es/publications/sr-2024-04>

Plazo

<https://www.eca.europa.eu/es/publications/sr-2024-04>

Equipo auditor

En los informes especiales del Tribunal de Cuentas Europeo se exponen los resultados de las auditorías de las políticas y programas de la UE o de cuestiones de gestión a partir de ámbitos presupuestarios específicos. El Tribunal selecciona y concibe estas tareas de auditoría con el fin de que tengan la máxima repercusión teniendo en cuenta los riesgos relativos al rendimiento o a la conformidad, el nivel de ingresos y de gastos correspondiente, las futuras modificaciones y el interés político y público.

Esta auditoría de gestión fue realizada por la Sala II, especializada en inversión en los ámbitos de gasto de cohesión, crecimiento e inclusión, presidida por Annemie Turtelboom, Miembro del Tribunal. La auditoría fue dirigida por Eva Lindström, Miembro del Tribunal, asistida por Kristina Maksinen, jefa de Gabinete, Johan Stalhammar, agregado de Gabinete, y Elena Graziuso, asistente de políticas; Gediminas Mačys, gerente principal; Guido Fara, jefe de tarea; Paloma Muñoz Mula, jefa de tarea adjunta, y los auditores Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu y Vaidas Šulcas. Lidija Aubin, Laura McMillan y Iulia-Mihaela Vlodoianu prestaron apoyo lingüístico.



De izquierda a derecha: Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vlodoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas y Amelia Padurariu.

DERECHOS DE AUTOR

© Unión Europea, 2024

La política de reutilización del Tribunal de Cuentas Europeo (el Tribunal) se establece en la [Decisión n.º 6-2019](#) del Tribunal de Cuentas Europeo, sobre la política de datos abiertos y de reutilización de documentos.

Salvo que se indique lo contrario (por ejemplo, en menciones de derechos de autor individuales), el contenido del Tribunal que es propiedad de la UE está autorizado conforme a la [licencia Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#), lo que significa que se permite la reutilización como norma general, siempre que se dé el crédito apropiado y se indique cualquier cambio. Cuando se reutilicen contenidos del Tribunal, no se deben distorsionar el significado o mensaje originales. El Tribunal no será responsable de las consecuencias de la reutilización.

Deberá obtenerse un permiso adicional si un contenido específico representa a particulares identificables como, por ejemplo, en fotografías del personal del Tribunal, o incluye obras de terceros.

Dicho permiso, cuando se obtenga, cancelará y reemplazará el permiso general antes mencionado y establecerá claramente cualquier restricción de uso.

Para utilizar o reproducir contenido que no sea de la propiedad de la UE, es posible que el usuario necesite obtener la autorización directamente de los titulares de los derechos de autor.

Ilustraciones 1, 3, 5, 6, 9 (el segundo y tercer icono) y 12 – Iconos: Estas ilustraciones se han diseñado utilizando recursos de [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Reservados todos los derechos.

Cualquier *software* o documento protegido por derechos de propiedad industrial, como patentes, marcas comerciales, diseños registrados, logotipos y nombres, está excluido de la política de reutilización del Tribunal.

El resto de los sitios web institucionales de la Unión Europea pertenecientes al dominio «europa.eu» ofrece enlaces a sitios de terceros. Dado que el Tribunal no tiene control sobre dichos sitios, recomendamos leer atentamente sus políticas de privacidad y derechos de autor.

Utilización del logotipo del Tribunal

El logotipo del Tribunal no debe utilizarse sin su consentimiento previo.

HTML	ISBN 978-92-849-1724-2	ISSN 1977-5687	doi:10.2865/065060	QJ-AB-24-004-ES-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1732-7	ISSN 1977-5687	doi:10.2865/170	QJ-AB-24-004-ES-N

En 2022 murieron 20 640 personas en accidentes de tráfico en la UE; en especial, corrieron mayor riesgo peatones, ciclistas y motociclistas. La UE tiene el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tráfico de aquí a 2030, y de aproximarlos a cero para 2050. Evaluamos si la Comisión había logrado eficazmente establecer el enfoque del «Sistema Seguro» de la UE y apoyar a los Estados miembros en la consecución de estos objetivos. Concluimos que la Comisión ha establecido un marco global, pero identificamos deficiencias en sus acciones. Si sigue avanzando al ritmo actual, sin que la UE y los Estados miembros realicen esfuerzos adicionales, es poco probable que se alcancen estos ambiciosos objetivos. Formulamos recomendaciones para aumentar la eficacia de las iniciativas de la Comisión en este ámbito.

Informe Especial del Tribunal de Cuentas Europeo con arreglo al artículo 287, apartado 4, segundo párrafo, del TFUE.



TRIBUNAL
DE CUENTAS
EUROPEO



Oficina de Publicaciones
de la Unión Europea

TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO
12, rue Alcide De Gasperi
L-1615 Luxemburgo
LUXEMBURGO

Tel. +352 4398-1

Preguntas: eca.europa.eu/es/contact

Sitio web: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors