

T0/179

*Presidencia de la República Oriental del Uruguay*

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**

**MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES**

Montevideo, 04 NOV 2021

Señora Presidente de la

Asamblea General:

El Poder Ejecutivo, tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo y poner a su consideración el proyecto de Ley adjunto, que tiene por objeto incorporar previsiones a la Ley N° 18.904, de 4 de mayo de 2012.

I) ANTECEDENTE: La Ley N° 18.904 de 04 de mayo de 2012 que se propone modificar, refleja el compromiso que asumió Uruguay en dicho año, adhiriendo al "DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL", dando cumplimiento a un objetivo internacional asumido por nuestro país ante la Organización de las Naciones Unidas en base al Acuerdo celebrado en la "Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: es hora de Actuar" celebrada en Moscú, y su ratificación ante Naciones Unidas en marzo de 2010, para estabilizar y reducir la mortalidad mundial prevista por siniestros de tránsito para 2020. En dicho momento, Uruguay estableció como meta estabilizar y reducir la mortalidad por siniestros de tránsito en el año 2011, en un 10% y en la década 2011-2020, en un 50% de la siniestralidad vial. Asimismo, dando cumplimiento al compromiso contraído, a nivel nacional se declaró el tercer domingo de noviembre como el "Día Nacional en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros de Tránsito" y por dicha ley también se estableció la celebración de la Semana Nacional de la Seguridad Vial en el mes de octubre de cada año con el fin de realizar acciones públicas para promover la reflexión y sensibilización de la ciudadanía sobre el flagelo de la siniestralidad vial,

2021-2-1-0001948

recogiendo la buena práctica llevada adelante por la Unidad Nacional de Seguridad Vial desde su creación.

La Unidad Nacional de Seguridad Vial durante el decenio pasado ha adoptado las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud para el desarrollo de su política pública y ha sancionado normativa atinente a la seguridad de los vehículos y a la protección de los usuarios vulnerables en el tránsito, entre otros aspectos, e implementando acciones de variada naturaleza: prevención, fiscalización, educación, comunicación; en virtud de la multicausalidad de la siniestralidad vial.

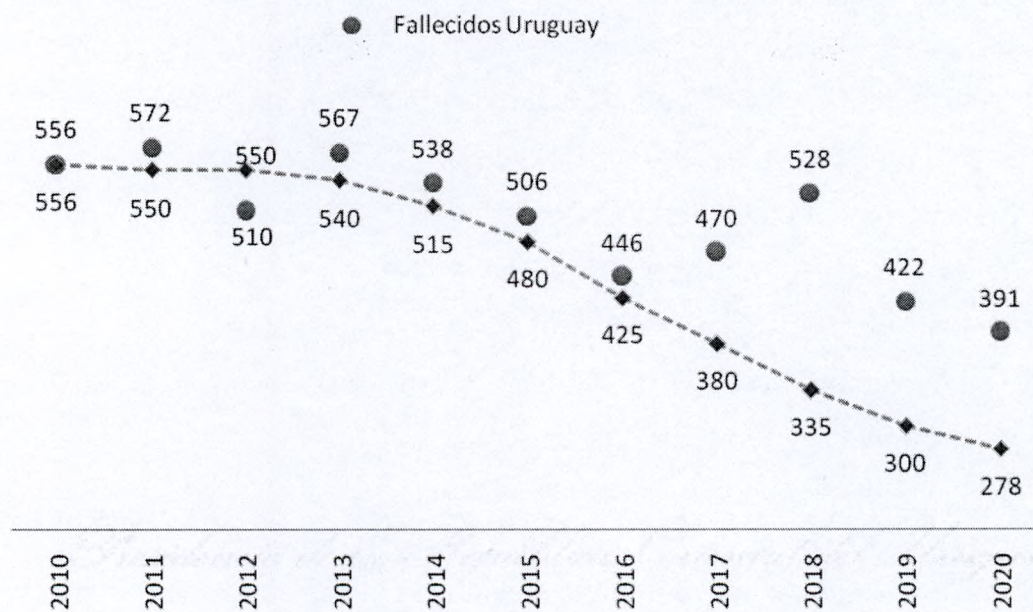
II) INFORME ANUAL DE SINIESTRALIDAD VIAL 2020: De dicho informe surgen datos relevantes en cuanto a la observación de la política pública de conformidad con los objetivos del decenio y su proyección sobre la siniestralidad vial. Se encuentran publicados en la página de UNASEV los datos aportados por el Sistema de Información Nacional de Tránsito (SINATRAN) respecto a la proyección de largo plazo según Decenio de Acción (ONU):

“A partir del año 2011, Uruguay se compromete a alcanzar la meta marcada por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020 (ONU). Dicho plan, establece como meta para el año 2020, que la cantidad de fallecidos por siniestros de tránsito en ese año sea la mitad de los registrados en el año 2010. Al finalizar el período de Decenio de Acción, se observa que la baja en la cantidad de fallecidos alcanzó el 30% (variación 2010-2020), ayudado por el efecto que la pandemia de COVID-19 tuvo sobre la movilidad de las personas”.

Según la evolución conjunta de la curva de objetivos del decenio de acción y del total de fallecidos en Uruguay a causa de un siniestro de tránsito se observa que, los esfuerzos volcados durante el año han logrado disminuir la cantidad de falleci-

## *Presidencia de la República Oriental del Uruguay*

dos, alcanzando el menor valor del período considerado. El año 2020 registra 391 fallecidos por siniestros de tránsito; 7,3% menos que lo registrado en el 2019.



### **Lesionados:**

- El total de lesionados en siniestros de tránsito presenta un máximo relativo en el año 2014 para el cual se registran 30.745 personas lesionadas. A partir de dicho año, comienza una tendencia decreciente, llegando a 21.854 en el año 2020, valor mínimo alcanzado para todo el período considerado.
- Existe una disminución de un 13% respecto a la cantidad total de lesionados del año 2019; variación que se explica por la disminución de todos los tipos de entidad de lesión: heridos leves (-14,1%), heridos graves (-6,1%) y fallecidos (-7,3%).
- En 2020 la distribución del total de lesionados por tipo de lesión es: el 85,1% (18.600) corresponde a heridos leves, 13,1% (2.863) a heridos graves y el restante 1,8% (391) a fallecidos.

### Tasas:

Respecto a las tasas de mortalidad cada 100.000 habitantes y de la tasa de mortalidad cada 10.000 vehículos se registra una tendencia al descenso en el período considerado; alcanzando el menor valor del periodo en el año 2020.

- La tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes del año 2020 es de 11,1; lo cual representa una disminución del 7,7%, respecto a 2019.
- Por otro lado, la tasa de mortalidad cada 10.000 vehículos del año 2020 es de 1,5; registrando una disminución del 8%.
- La tasa de siniestralidad cada 10.000 vehículos presenta una disminución consecutiva a partir del año 2013, registrando para el año 2020 un valor de 68,8; 11,8 menos que para el año 2019.

Tabla 1: Cantidad de siniestros y personas lesionadas en siniestros de tránsito 2011-2020.”

fecha	Siniestros con Lesionados	Lesionados		
		Heridos (Leves y Graves))	Fallecidos	Total lesionados
2011	24.356	27.827	572	28.399
2012	22.096	27.791	510	28.301
2013	23.773	29.931	567	30.498
2014	23.422	30.207	538	30.745
2015	23.267	29.610	506	30.116
2016	21.243	26.821	446	27.267
2017	21.775	27.324	470	27.794
2018	20.654	25.595	528	26.123
2019	19.768	24.692	422	25.114
2020	17.562	21.463	391	21.854

*Presidencia de la República Oriental del Uruguay*

Tabla 2: Tasas de lesividad, mortalidad y siniestralidad – 2011-2020

Fecha	Población Uruguay (*)	Parque Vehicular (*)	Tasa de Mortalidad c/100.000 hab.	Tasa de Mortalidad c/10.000 veh.	Tasa de Lesividad c/100.000 hab.	Tasa de Siniestralidad c/10.000 Veh
2011	3.412.636	1.761.550	16,8	3,2	832,2	138,3
2012	3.426.466	1.886.726	14,9	2,7	826,0	117,1
2013	3.440.157	1.991.836	16,5	2,8	886,5	119,4
2014	3.453.691	2.088.351	15,6	2,6	890,2	112,2
2015	3.467.054	2.254.685	14,6	2,2	868,6	103,2
2016	3.480.222	2.342.026	12,8	1,9	783,5	90,7
2017	3.493.205	2.423.464	13,5	1,9	795,7	89,9
2018	3.505.985	2.482.557	15,1	2,1	745,1	83,2
2019	3.518.552	2.534.781	12,0	1,7	713,8	78,0
2020	3.530.912	2.553.065	11,1	1,5	618,9	68,8

Ilustración 1: Comparativa anual de total de Lesionados en Siniestros de Tránsito – 2011 – 2020

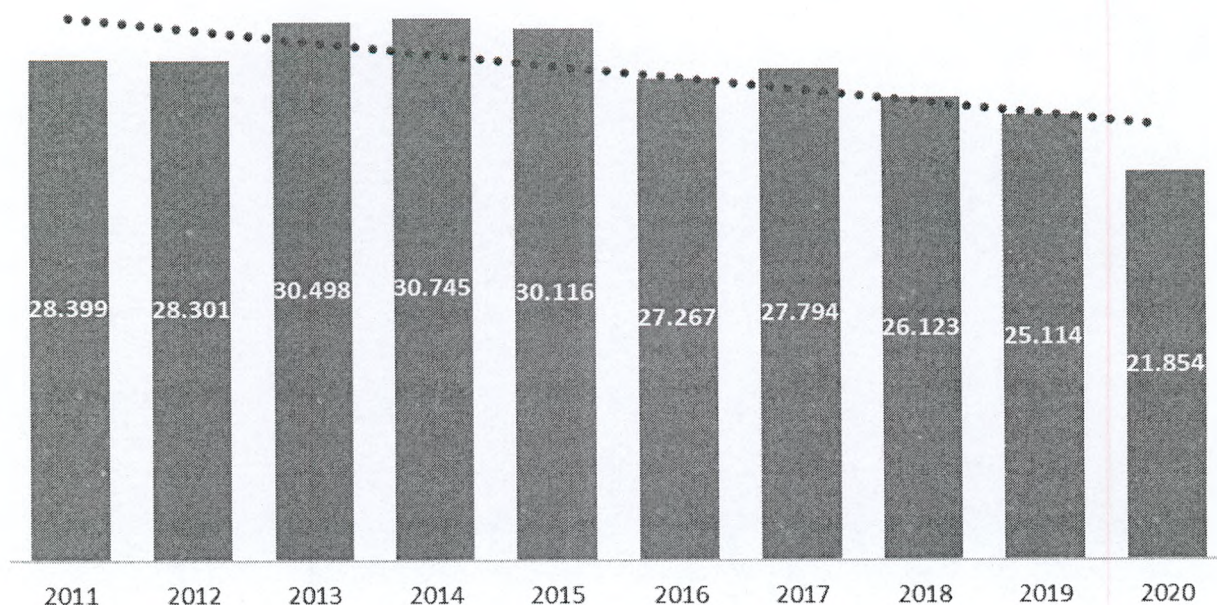
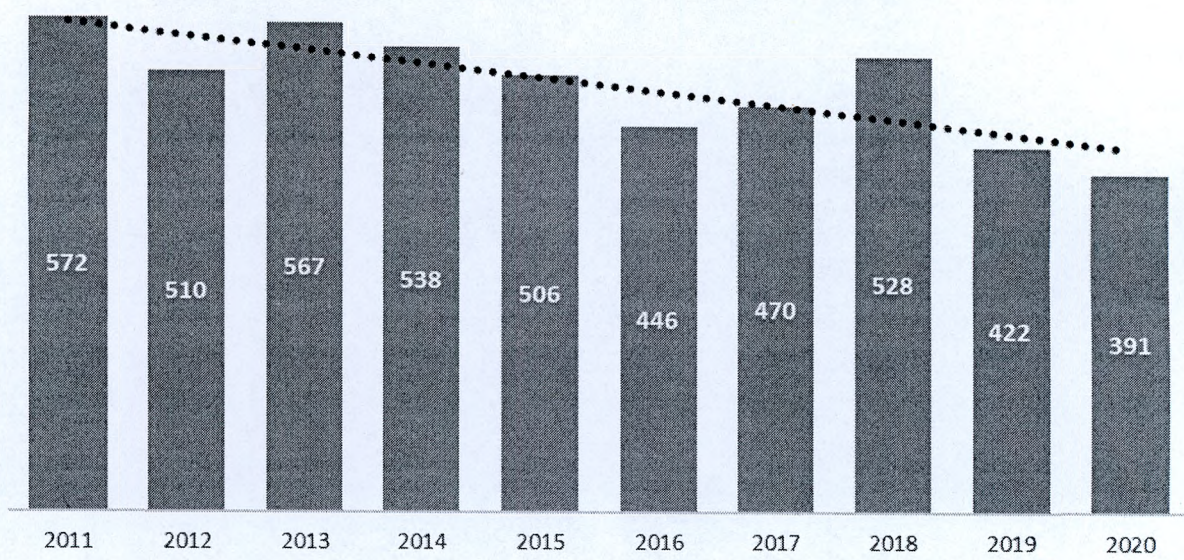


Ilustración 2: Comparativa anual de total de Fallecidos en Siniestros de Tránsito  
2011 – 2020



*Presidencia de la República Oriental del Uruguay*

Ilustración 3: Evolución de la Tasa de Lesividad c/100.000 hab. Período 2011-2020

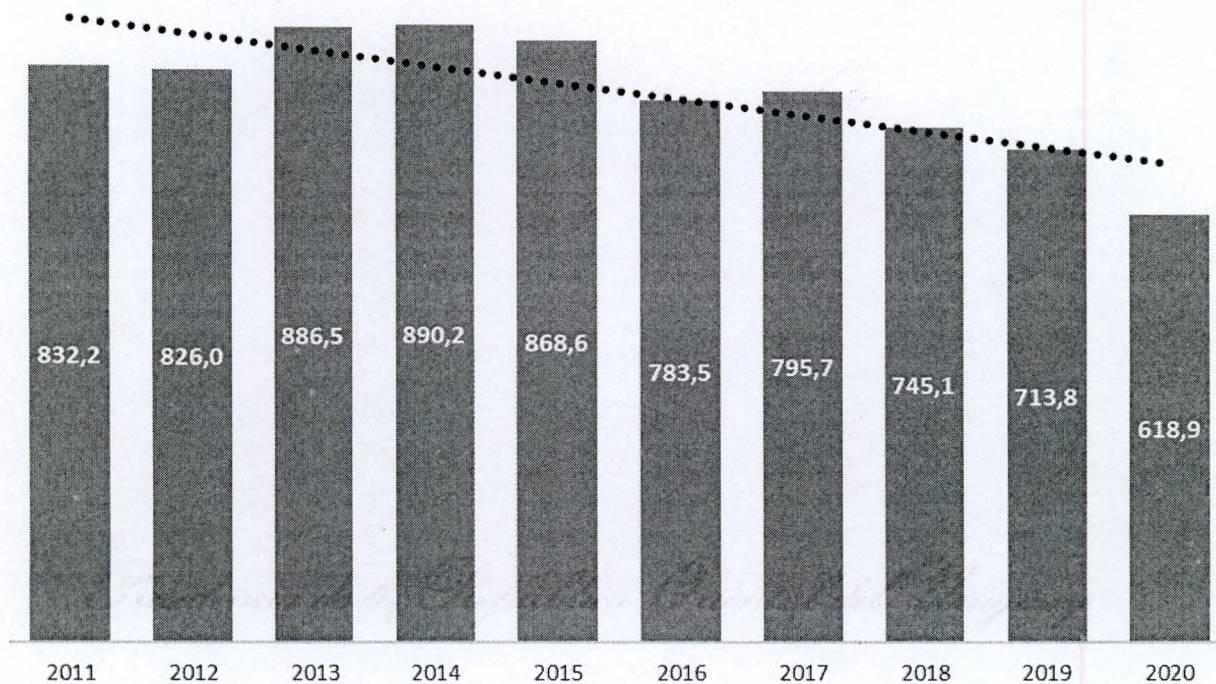
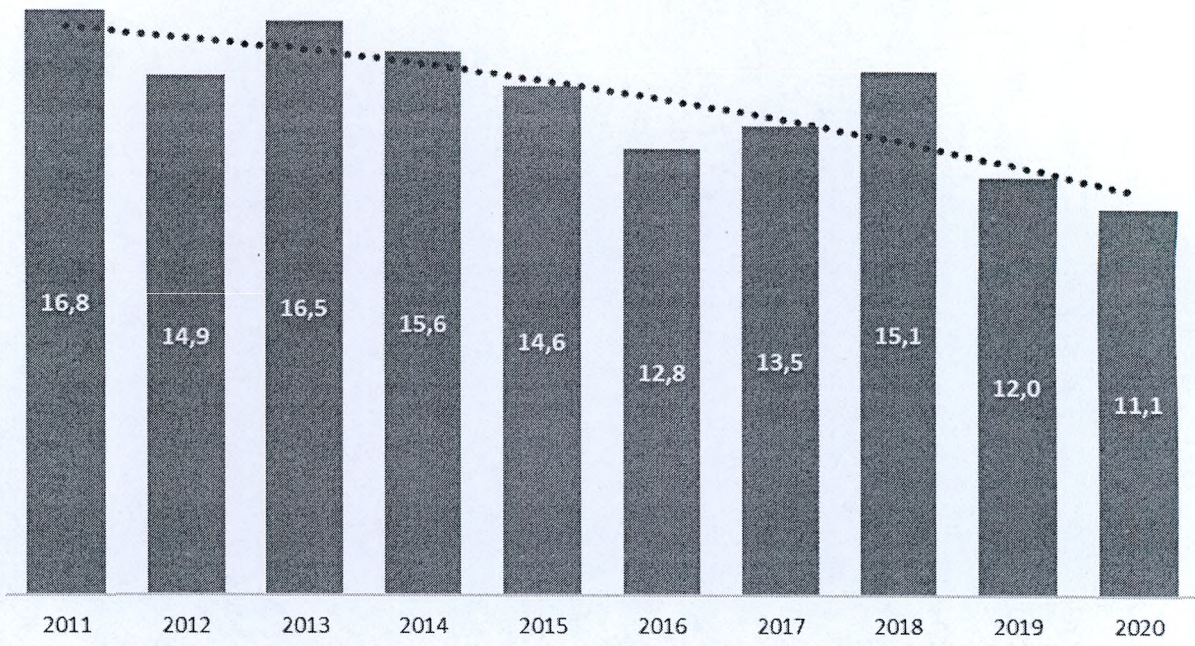


Ilustración 4: Evolución de la Tasa de Mortalidad c/100.000 hab. Período 2011-2020





# Presidencia de la República Oriental del Uruguay

Ilustración 5: Evolución de la Tasa de Mortalidad c/10.000 Vehículos. Período 2011-2020

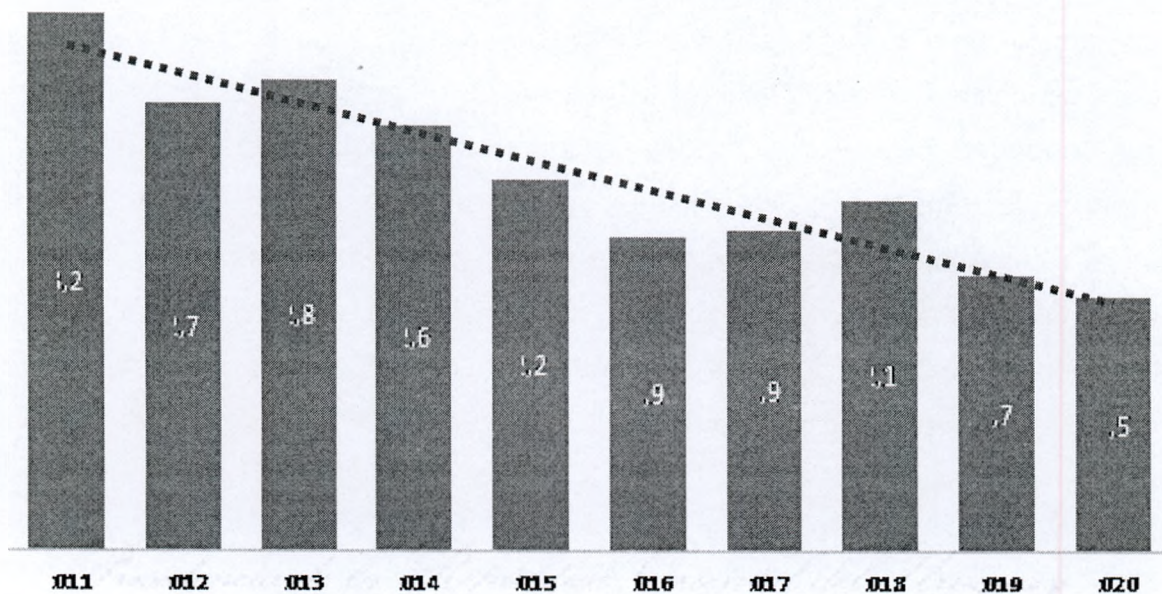
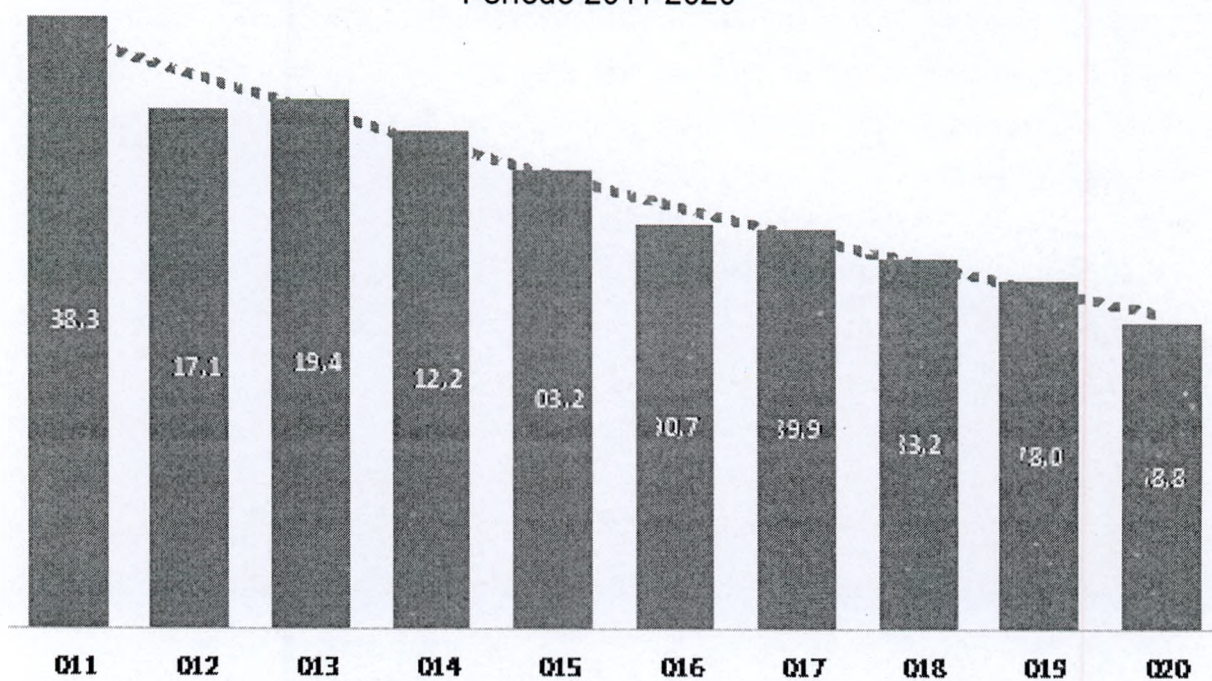


Ilustración 6: Evolución de la Tasa de siniestralidad cada 10.000 vehículos. Período 2011-2020



*Presidencia de la República*

III) SITUACIÓN ACTUAL: Por Resolución 74/299 la Asamblea General de Naciones Unidas, reafirma la Resolución 70/1 de 25 de setiembre de 2015 titulada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, en la que adoptó un amplio conjunto de objetivos de desarrollo sostenible. Dentro de dichos objetivos se encuentra alcanzar las metas de la Agenda 2030 relacionadas con seguridad vial, recordando que las muertes y lesiones generadas por los siniestros de tránsito son prevenibles y continúan siendo fuente de enorme sufrimiento humano, de grave afectación a las familias, un importante problema de salud pública y de enorme incidencia en el producto bruto interno de los países. Los siniestros de tránsito y sus consecuencias, constituyen un problema de equidad social, teniendo en su mayor porcentaje como víctimas a los usuarios vulnerables del tránsito.

La Organización de las Naciones Unidas reconoce que los índices de siniestralidad a nivel mundial continúan siendo inaceptablemente altos, no habiéndose alcanzado las metas establecidas para el año 2020 y que de los aprendizajes obtenidos del decenio 2011-2020 se considera necesario promover una visión integral de seguridad vial con el enfoque en los sistemas seguros y Visión Cero; por lo que, resulta necesario, definir un nuevo calendario para reducir el número de muertes y lesiones.

La Organización de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Estocolmo aprobada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial que tuvo lugar en Estocolmo el 19 y 20 de febrero de 2020.

Y por la citada Resolución A/Res/74/299 de 31 de agosto de 2020 proclamó el período 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el que tendrá como objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por “accidentes de tráfico”

## *Presidencia de la República Oriental del Uruguay*

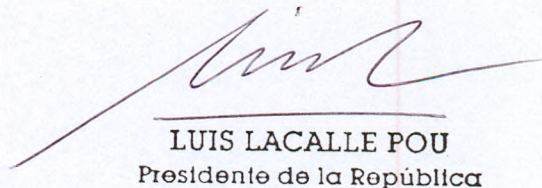
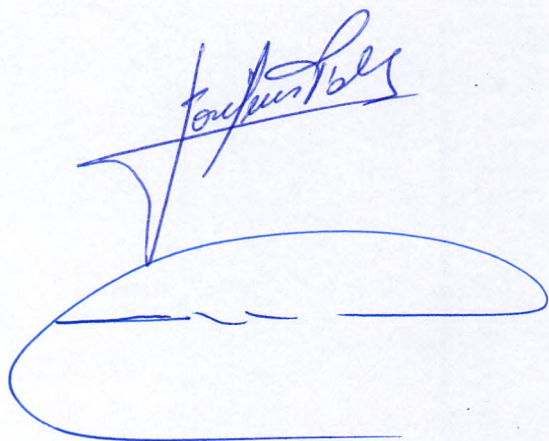
por lo menos, en un 50 % de 2021 a 2030, exhortando a los países a seguir adoptando las metas de desarrollo sostenible (ODS 3.6).

Por lo cual, resulta necesario continuar profundizando la política pública en seguridad vial que el país ha venido desarrollando a través de su organismo rector: la Unidad Nacional de Seguridad Vial, y a dichos efectos modificar la Ley 18.904 de 4 de mayo de 2012, para adherir al Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y a las metas allí establecidas.

Por lo anteriormente expuesto se pone a vuestra consideración el siguiente proyecto de ley.

El Poder Ejecutivo saluda a la señora Presidente con su más alta consideración.

*Presidencia de la República Oriental del Uruguay*



LUIS LACALLE POU  
Presidente de la República

# *Presidencia de la República Oriental del Uruguay*

## **Proyecto de Ley**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** Incorpórase a la Ley 18.904 de 04 de mayo de 2012 los siguientes artículos:

“Artículo 6. Apruébase la Resolución A/74/ L.86 “*Mejora de la seguridad vial mundial*” de 31 de agosto de 2020, aprobada en Nueva York por la Asamblea General de Naciones Unidas.”

“Artículo 7. La República Oriental del Uruguay declara la década 2021-2030 -*Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial*, con el objetivo de reducir en un 50 por ciento, la mortalidad y las lesiones causadas por los siniestros de tránsito en el período 2021 a 2030”.

*Provincia de la República Oriental del Uruguay*



14



Septuagésimo cuarto período de sesiones  
Tema 12 del programa  
Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

**Resolución aprobada por la Asamblea General  
el 31 de agosto de 2020**

[sin remisión previa a una Comisión Principal (A/74/L.86 y A/74/L.86/Add.1)]

**74/299. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo**

*La Asamblea General,*

*Recordando* sus resoluciones 57/309, de 22 de mayo de 2003, 58/9, de 5 de noviembre de 2003, 58/289, de 14 de abril de 2004, 60/5, de 26 de octubre de 2005, 62/244, de 31 de marzo de 2008, 64/255, de 2 de marzo de 2010, 66/260, de 19 de abril de 2012, 68/269, de 10 de abril de 2014, 70/260, de 15 de abril de 2016, y 72/271, de 12 de abril de 2018, relativas al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo,

*Habiendo examinado* la nota del Secretario General por la que se transmite el informe sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo<sup>1</sup> y las recomendaciones que en él figuran,

*Reafirmando* su resolución 70/1, de 25 de septiembre de 2015, titulada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, en la que adoptó un amplio conjunto de Objetivos de Desarrollo Sostenible y metas universales y transformativos, de gran alcance y centrados en las personas, su compromiso de trabajar sin descanso a fin de conseguir la plena implementación de la Agenda a más tardar en 2030 asegurándose de que nadie se quede atrás, su reconocimiento de que la erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones, incluida la pobreza extrema, es el mayor desafío a que se enfrenta el mundo y constituye un requisito indispensable para el desarrollo sostenible, y su compromiso de lograr el desarrollo sostenible en sus tres dimensiones —económica, social y ambiental— de forma equilibrada e integrada y de que se aprovecharán los logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y se procurará abordar los asuntos pendientes,

*Recordando* que los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas tienen un carácter integrado e indivisible y conjugan las tres dimensiones del desarrollo

<sup>1</sup> A/74/304 y A/74/304/Corr.1.

20-11345 (S) 020920 040920



Se ruega reciclar



sostenible, y reconociendo la importancia de alcanzar las metas de la Agenda 2030 relacionadas con la seguridad vial,

*Recordando también* la Nueva Agenda Urbana, aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III)<sup>2</sup>, en la que, teniendo en cuenta que la mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico ocurren en las vías urbanas, se presta la debida consideración a la seguridad vial y al acceso a un transporte público y otros medios de transporte no motorizado seguros, asequibles, accesibles y sostenibles,

*Observando* que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico son prevenibles y que, a pesar de algunas mejoras en muchos países, en particular en los países en desarrollo, siguen siendo un importante problema de salud pública y de desarrollo que tiene amplias consecuencias sociales y económicas que, de no encararse, pueden afectar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible,

*Reconociendo* que el sufrimiento humano, además del costo de hasta el 5 % del producto interno bruto anual que supone para algunos países, hace que reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico sea una prioridad económica y social, especialmente para algunos países, y que la inversión en la seguridad vial tiene un efecto positivo en la salud pública y la economía,

*Teniendo en cuenta* que las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son también una cuestión de equidad social, ya que los pobres y los vulnerables son también con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, a saber, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y pasajeros de medios de transporte público peligrosos, que se ven afectados y expuestos de manera desproporcionada a riesgos y accidentes de tráfico, que pueden llevar a un ciclo de pobreza agravada por la pérdida de ingresos, y recordando que el objetivo de las políticas de seguridad vial debería ser garantizar la protección a todos los usuarios,

*Reconociendo* que la seguridad vial exige abordar cuestiones más amplias del acceso equitativo a la movilidad y que la promoción de los medios de transporte sostenibles, en particular la seguridad del transporte público y de los desplazamientos a pie y en bicicleta, es un elemento clave de la seguridad vial,

*Teniendo en cuenta* la importancia de fortalecer la capacidad institucional y continuar la cooperación internacional, incluidas la cooperación Sur-Sur y triangular, la cooperación entre países que comparten vías de tránsito transfronterizas y la cooperación entre las organizaciones regionales e internacionales, a fin de seguir apoyando los esfuerzos para mejorar la seguridad vial en todo el mundo, en particular en los países en desarrollo, y de proporcionar, según proceda, apoyo para cumplir los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y los de la Agenda 2030,

*Poniendo de relieve* que, si bien cada país es el principal responsable de su propio desarrollo económico y social y que nunca se insistirá lo suficiente en el papel de las políticas, las prioridades y las estrategias nacionales de desarrollo en el contexto de alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la financiación pública internacional desempeña una función importante como complemento de los esfuerzos de los países para movilizar recursos públicos a nivel nacional, especialmente en los países más pobres y vulnerables con recursos internos limitados,

*Expresando su preocupación* porque el número de accidentes de tráfico sigue siendo inaceptablemente alto y porque los accidentes son una de las principales causas

<sup>2</sup> Resolución 71/256, anexo.

de muertes y lesiones en todo el mundo, ya que mueren más de 1,35 millones de personas y 50 millones resultan heridas, y el 90 % de esas muertes se producen en los países en desarrollo, y también por el hecho de que los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en todo el mundo de los niños y los jóvenes de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años,

*Expresando su preocupación también* por el hecho de que la meta 3.6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 no se alcanzará para 2020, y observando que se pueden lograr considerables progresos reforzando el liderazgo nacional, la cooperación mundial, la aplicación de estrategias con base empírica y la participación de todos los agentes pertinentes, incluido el sector privado, así como otros enfoques innovadores,

*Expresando su preocupación además* por el hecho de que en muchos países la adopción y aplicación de medidas de seguridad vial sigue siendo insuficiente,

*Reconociendo* el liderazgo de la Federación de Rusia y de Omán en la tarea de dirigir la atención de la comunidad internacional hacia la crisis de seguridad vial en el mundo,

*Encomiando* a los Estados Miembros que han tomado la iniciativa al aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y señalando otros factores de riesgo, como la mala visibilidad, las condiciones médicas y los medicamentos que afectan a la conducción segura, la fatiga, el uso de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y psicoactivas, los teléfonos móviles y otros dispositivos electrónicos y de envío de mensajes de texto,

*Alentando* a los Estados Miembros a promover las alianzas entre interesados múltiples para abordar la cuestión de la seguridad de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, la prestación de primeros auxilios a las víctimas de accidentes de tráfico, la capacitación y la educación, en particular en los países en desarrollo y los países menos adelantados,

*Reconociendo* los progresos realizados por algunos Estados Miembros para proporcionar acceso universal a la atención de la salud antes, durante y después de la hospitalización y durante las fases de rehabilitación y reintegración a las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias,

*Reconociendo* la labor del sistema de las Naciones Unidas, en particular el liderazgo de la Organización Mundial de la Salud, en estrecha cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, en el establecimiento, la aplicación y la supervisión de diversos aspectos del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), y el compromiso del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia y la Organización Internacional del Trabajo, entre otras entidades, de apoyar esos esfuerzos, así como los del Banco Mundial y los bancos regionales de desarrollo para la ejecución de proyectos y programas de seguridad vial, en particular en los países en desarrollo,

*Reconociendo también* las lecciones aprendidas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), entre ellas la necesidad de promover un enfoque integrado de la seguridad vial, como el enfoque de sistemas seguros y la Visión Cero, buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo y fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluida la colaboración con las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil y el mundo académico, así como con las empresas y la industria, que contribuyen al desarrollo social y económico de los países e influyen en él,

*Encomiando* a la Organización Mundial de la Salud por su función de liderazgo en la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tráfico y por su papel en el cumplimiento del mandato que le confirió la Asamblea General para actuar, en estrecha cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, como coordinadora de las cuestiones de seguridad vial dentro del sistema de las Naciones Unidas<sup>3</sup>,

*Encomiando* a las comisiones regionales de las Naciones Unidas por la labor realizada para redoblar las actividades relacionadas con la seguridad vial y la promoción de un mayor compromiso político respecto de la seguridad vial, y para fijar objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de los accidentes de tráfico, en particular a la Comisión Económica para Europa por la labor realizada para elaborar instrumentos jurídicos sobre seguridad vial en el mundo, como los convenios y acuerdos internacionales, las normas técnicas, las resoluciones y las recomendaciones sobre buenas prácticas, así como para prestar servicios en relación con los 59 instrumentos jurídicos mundiales y regionales que constituyen un marco jurídico y técnico generalmente aceptado para el desarrollo del transporte internacional por carretera, ferrocarril, vías de navegación interior y combinado,

*Poniendo de relieve* el papel del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial en cuanto mecanismo consultivo para facilitar la cooperación internacional en materia de seguridad vial,

*Encomiando* la labor de los dos grupos de expertos de la Comisión Económica para Europa, uno sobre la señalización vial y otro sobre el mejoramiento de la seguridad en los pasos a nivel, y reconociendo la labor que siguen realizando el Foro Mundial para la Seguridad Vial y el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos con el fin de mejorar la seguridad vial y de los vehículos,

*Observando* que el progreso constante de las tecnologías automovilísticas y digitales podría mejorar la seguridad vial, incluso mediante el desarrollo progresivo de vehículos altamente y totalmente automatizados en el tráfico vial, y, a este respecto, haciendo notar con aprecio que se haya aprobado, bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa, una resolución del Foro Mundial para la Seguridad Vial sobre la utilización de vehículos altamente y totalmente automatizados en el tráfico vial,

*Haciendo notar con aprobación* los proyectos de examen del desempeño en materia de seguridad vial de la Comisión Económica para Europa, realizados en colaboración con la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe en el marco de la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo, y con la Comisión Económica para África con el apoyo del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, así como la labor de la Comisión Económica y Social para Asia Occidental encaminada a priorizar la seguridad vial para fortalecer la capacidad nacional de gestión de la seguridad vial en determinados países, y encomiando la elaboración y aplicación de sistemas de gestión de la seguridad vial para diferentes tipos de organizaciones, como la amplia labor realizada por la Organización Internacional de Normalización (ISO) para elaborar los requisitos de los sistemas de gestión de la seguridad vial<sup>4</sup>,

*Reconociendo* otras iniciativas internacionales importantes en materia de seguridad vial, como la elaboración de normas armonizadas e internacionalmente reconocidas para la formación de especialistas del transporte por carretera por la Unión Internacional de Transporte por Carretera y de una versión actualizada del Manual de Seguridad Vial por la Asociación Mundial de la Carretera para ofrecer

<sup>3</sup> Véase la resolución 58/289.

<sup>4</sup> Véase Organización Internacional de Normalización, ISO 39001:2012.



orientación a los funcionarios de diversos niveles sobre medidas que pueden mejorar la seguridad de la infraestructura vial,

*Acogiendo con beneplácito* los esfuerzos del Enviado Especial para la Seguridad Vial, con el apoyo de secretaria de la Comisión Económica para Europa, para movilizar efectivamente un sostenido compromiso político de alto nivel respecto de la seguridad vial promoviendo la concienciación acerca de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y la adhesión a ellos, el intercambio de buenas prácticas, en particular mediante la participación en conferencias mundiales y regionales, y el fomento de la asignación de más fondos para la seguridad vial en el mundo,

*Acogiendo con beneplácito también* el establecimiento del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial a fin de apoyar los progresos hacia el logro de todos los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial y las metas mundiales pertinentes, y haciendo notar con aprecio los esfuerzos de las organizaciones de las Naciones Unidas, en particular la Comisión Económica para Europa, y el Enviado Especial del Secretario General para que el Fondo entrara en funcionamiento,

*Reconociendo* el compromiso de los Estados Miembros y la sociedad civil con la seguridad vial, evidenciado por su participación en la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, en particular en la quinta edición, que tuvo lugar del 6 al 12 de mayo de 2019,

*Reconociendo también* el compromiso continuado de los Estados Miembros y todos los interesados, incluida la sociedad civil, con la seguridad vial, que se pone de manifiesto en la conmemoración del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico el tercer domingo de noviembre de cada año,

*Reconociendo además* los esfuerzos de los Estados Miembros para contribuir a la seguridad vial internacional mediante la investigación y la recopilación de pruebas para fundamentar las políticas y el fomento del intercambio de mejores prácticas que incrementen la seguridad de la infraestructura y los vehículos, así como el comportamiento de las personas en la circulación vial,

*Reconociendo* que prestar servicios y condiciones básicas para abordar la cuestión de la seguridad vial es principalmente responsabilidad de los Gobiernos, habida cuenta, en particular, de la función decisiva que pueden desempeñar los órganos legislativos en la aprobación y la aplicación de políticas y leyes de seguridad vial exhaustivas y eficaces, y reconociendo, al mismo tiempo, que hay una responsabilidad compartida de avanzar hacia un mundo sin muertes ni lesiones graves causadas por accidentes de tráfico y que abordar la cuestión de la seguridad vial exige la colaboración de múltiples interesados entre los sectores público y privado, el mundo académico, las organizaciones profesionales, las organizaciones no gubernamentales y los medios de comunicación,

*Recordando*, en vista de que el Decenio de Acción para la Seguridad Vial concluye próximamente, en 2020, y que el plazo para la consecución de la meta 3.6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 vence en 2020, y habida cuenta de los plazos de las metas de la Agenda 2030 relacionadas con la seguridad vial, que es necesario definir un nuevo calendario para reducir el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico,

*Encomiando* el liderazgo del Gobierno de la Federación de Rusia, el Gobierno del Brasil y el Gobierno de Suecia en la celebración de las conferencias mundiales ministeriales y de alto nivel sobre seguridad vial que dieron lugar, respectivamente,

a la Declaración de Moscú (2009)<sup>5</sup>, la Declaración de Brasilia (2015) y la Declaración de Estocolmo (2020),

*Haciendo notar* los diversos eventos internacionales que se han celebrado recientemente con miras a promover las alianzas e intercambiar conocimientos especializados y mejores prácticas para mejorar la seguridad vial, incluida la Conferencia Internacional sobre Seguridad Vial, celebrada en Londres los días 3 y 4 de septiembre de 2019,

1. *Reitera su invitación* a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que intensifiquen la colaboración a nivel nacional, regional e internacional con miras a cumplir las ambiciosas metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible<sup>6</sup>;

2. *Hace suya* la Declaración de Estocolmo, aprobada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que tuvo lugar en Estocolmo los días 19 y 20 de febrero de 2020;

3. *Proclama* el período 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030, y, a este respecto, exhorta a los Estados Miembros a que sigan adoptando medidas hasta 2030 con respecto a todas las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial, en particular la meta 3.6, de conformidad con la promesa hecha en el foro político de alto nivel de 2019 sobre el desarrollo sostenible celebrado bajo los auspicios de la Asamblea General, teniendo especialmente en cuenta lo que resta de la década de acción para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030 en su totalidad;

4. *Solicita* a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros interesados, preparen un plan de acción del Segundo Decenio como documento orientativo que facilite la implementación de los objetivos del Decenio;

5. *Alienta* a los Estados Miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes, incluidos todos los sectores y niveles de gobierno, según proceda;

6. *Invita* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción;

7. *Reafirma* la función y la importancia de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, como la Convención sobre la Circulación por Carretera, de 1949<sup>7</sup>, la Convención sobre la Circulación Vial, de 1968<sup>8</sup>, la Convención sobre la Señalización Vial, de 1968<sup>9</sup>, los acuerdos de 1958 y 1998 sobre reglamentos aplicables a los vehículos, el acuerdo relativo a la inspección técnica periódica de los

<sup>5</sup> A/64/540, anexo.

<sup>6</sup> Resolución 70/1.

<sup>7</sup> Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 125, núm. 1671.

<sup>8</sup> *Ibid.*, vol. 1042, núm. 15705.

<sup>9</sup> *Ibid.*, vol. 1091, núm. 16743.

vehículos de ruedas, de 1997, y el acuerdo sobre el transporte de mercaderías peligrosas, de 1957, en la facilitación de la seguridad vial en los planos mundial, regional y nacional y encomia a los Estados Miembros que se han adherido a estos instrumentos jurídicos internacionales sobre seguridad vial;

8. *Alienta* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de ser partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y, más allá de la adhesión, de aplicar, llevar a la práctica y promover sus disposiciones o normas de seguridad;

9. *Alienta* a los Estados Miembros a que se esfuercen por garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las vías de tránsito con una infraestructura vial más segura teniendo en cuenta las necesidades del transporte motorizado y no motorizado y otros usuarios vulnerables de las vías de tránsito, especialmente en aquellas de mayor riesgo y con tasas elevadas de accidentes, mediante una combinación de planificación y evaluación adecuadas de la seguridad, que comprendan la determinación de las zonas propensas a accidentes, el diseño, la construcción y el mantenimiento de vías de tránsito, sistemas de señalización y otro tipo de infraestructura, teniendo en cuenta la geografía del país;

10. *Invita* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de adoptar políticas y medidas para aplicar las reglamentaciones de las Naciones Unidas sobre seguridad de los vehículos o las normas nacionales equivalentes para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor cumplan las reglas mínimas aplicables para la protección de los ocupantes y otros usuarios de las vías de tránsito, con cinturones de seguridad, *airbags* y sistemas de seguridad activa instalados de serie;

11. *Invita* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que aborden la cuestión de la seguridad vial de manera integral, empezando con la aplicación o la continuación de un sistema de gestión de la seguridad vial, que incluya, según proceda, la cooperación interdepartamental y la elaboración de planes nacionales de seguridad vial;

12. *Alienta* a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de incluir la seguridad vial como elemento esencial de la planificación del uso de la tierra, el diseño de las calles, los sistemas de transporte y la gobernanza, teniendo presentes las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito urbanas y rurales, entre otras cosas mediante la promoción de un enfoque de sistemas seguros, según proceda;

13. *Alienta también* a los Estados Miembros a que adopten medidas para promover el conocimiento y la conciencia de la seguridad vial entre la población mediante campañas de educación, capacitación y publicidad, especialmente entre los jóvenes, y a que difundan buenas prácticas de seguridad vial en la comunidad;

14. *Alienta además* a los Estados Miembros a que fortalezcan la capacidad institucional mediante una formación adecuada y el desarrollo de la capacidad en lo que respecta a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de infraestructura, el transporte público y la atención posterior a los accidentes, y a que reúnan, analicen y difundan datos desglosados que sirvan para formular y aplicar políticas eficaces y con base empírica;

15. *Invita* a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de establecer mecanismos de evaluación periódica de los vehículos a fin de garantizar que todos los vehículos nuevos y en uso cumplan las normas básicas de seguridad pertinentes;

16. *Alienta* a los Estados Miembros a que proporcionen información a los consumidores sobre la seguridad de los vehículos mediante programas de evaluación de vehículos nuevos que sean independientes de los fabricantes, y alienta también a los Estados Miembros a que compartan esa información con la Organización Mundial de la Salud y con otros países, en particular los países en desarrollo y los países menos adelantados, entre otros;

17. *Alienta también* a los Estados Miembros a que promuevan la existencia de medios de transporte de calidad ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, en particular transporte público y no motorizado, así como la integración intermodal segura, para mejorar la seguridad vial, la equidad social, la salud pública y la planificación urbana, incluida la resiliencia de las ciudades y los vínculos urbano-rurales, y, a este respecto, a que tengan en cuenta la seguridad vial y la movilidad como parte de los esfuerzos para lograr el desarrollo sostenible;

18. *Invita* a los Estados Miembros a que alienten e incentiven el desarrollo, la aplicación y la implantación de las tecnologías actuales y futuras y otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial, desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia y la atención de los traumatismos, prestando especial atención a las necesidades de los usuarios de las vías de tránsito más vulnerables, como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público, en lo que respecta a la seguridad;

19. *Exhorta* a las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores a que contribuyan al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial, por ejemplo aplicando principios de sistemas seguros a toda su cadena de valor, según proceda y de conformidad con las leyes nacionales;

20. *Alienta* a los Estados Miembros a que adopten, apliquen y hagan cumplir políticas y medidas para proteger y promover activamente la seguridad peatonal y el transporte en bicicleta, con miras a mejorar la seguridad vial y lograr resultados más amplios en materia de salud, en particular en cuanto a la prevención de las lesiones y las enfermedades no transmisibles;

21. *Invita* a los Estados Miembros a que planifiquen y realicen campañas de mercadotecnia social adecuadas para dar a conocer y celebrar el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico el tercer domingo de noviembre de cada año;

22. *Alienta* a los Estados Miembros a que fortalezcan la atención previa a la hospitalización, incluidos los servicios de salud de emergencia y la respuesta inmediata después de los accidentes, los protocolos hospitalarios y ambulatorios para los servicios de tratamiento de traumatismos, y los servicios de rehabilitación, y solicita a la Organización Mundial de la Salud que apoye a los Estados Miembros en esos esfuerzos;

23. *Invita* a los Estados Miembros a que compartan a nivel bilateral, regional e internacional, según proceda, en particular por conducto de la Organización Mundial de la Salud, las mejores prácticas y normas en materia de causas y prevención de los accidentes de tráfico, cuando lo soliciten los Estados Miembros, lo que podría ser útil para hacer frente a deficiencias y lagunas de información;

24. *Insta* a los Estados Miembros a que apliquen políticas de seguridad vial para la protección de las personas más vulnerables entre los usuarios de las vías de tránsito, en particular los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, teniendo en cuenta las obligaciones que atañen a los Estados Miembros según los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas aplicables en la materia;

25. *Alienta* a los Estados Miembros y a las entidades del sector privado que aún no lo hayan hecho a establecer un mecanismo eficaz para reducir el número de accidentes, muertes y lesiones por accidentes de tráfico causadas por conductores profesionales, en particular los conductores de vehículos comerciales, debido a peligros asociados específicamente a su trabajo, en particular la fatiga;

26. *Invita* a los Estados Miembros a que incorporen plenamente una perspectiva de género en la elaboración y aplicación de políticas relacionadas con la movilidad y la seguridad vial, especialmente en las vías de tránsito y zonas circundantes y el transporte público;

27. *Alienta* a los Estados Miembros a que elaboren y apliquen leyes y políticas amplias sobre motocicletas, incluida la capacitación, la concesión de licencias de conductor, la matriculación de vehículos, las condiciones de trabajo y la utilización por los propios motociclistas de cascos y de equipo de protección personal, en el marco de las normas internacionales vigentes, ante el número desproporcionadamente elevado y cada vez mayor de muertes y lesiones en todo el mundo en las que se ve involucrado el uso de motocicletas, en particular en los países en desarrollo;

28. *Invita* a los Estados Miembros a que elaboren políticas públicas para reducir los accidentes laborales de tráfico, con la participación de los empleadores y los trabajadores, a fin de cumplir las normas internacionales sobre seguridad y salud en el trabajo, seguridad vial y condiciones adecuadas de carreteras y vehículos, prestando especial atención a la cuestión de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales, en particular las de los conductores de vehículos comerciales;

29. *Invita también* a los Estados Miembros a que faciliten la pronta rehabilitación y reinserción social, incluso en el mundo del trabajo, de los heridos y las personas con discapacidades causadas por accidentes de tráfico y ofrezcan apoyo integral a las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias;

30. *Invita además* a los Estados Miembros a que sigan aplicando marcos de calificación profesional para conductores, basados en normas internacionalmente reconocidas, incluidas la capacitación, la certificación y la concesión de licencias, la restricción de las horas de conducción y las condiciones de trabajo, que se centren en abordar las principales causas de los accidentes en los que se ven involucrados vehículos comerciales pesados, reconociendo que la distracción es una causa importante de accidentes;

31. *Invita* a los Estados Miembros a que apoyen, según corresponda, las actividades del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, e invita al Secretario General a que considere la posibilidad de ampliar la función del Enviado Especial para la Seguridad Vial en el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial;

32. *Acoge con beneplácito* las medidas adoptadas por el Secretario General, las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y el Departamento de Seguridad de la Secretaría para fomentar la seguridad vial a través de la aplicación de la estrategia de seguridad vial del sistema de las Naciones Unidas, con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico y las bajas causadas por esos accidentes entre el personal de las Naciones Unidas y la población civil de los países anfitriones y receptores;

33. *Solicita* a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas, así como a otros organismos competentes de las Naciones Unidas, que prosigan las actividades encaminadas a apoyar la implementación de las metas de la Agenda 2030 relacionadas con la seguridad vial, velando por la coherencia a nivel de todo el sistema;

34. *Reitera su invitación* a los Gobiernos a que asuman un papel de liderazgo en la realización de las actividades de apoyo a las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial, así como a las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030, fomentando al mismo tiempo modalidades de colaboración multisectorial y de interesados múltiples que incluyan los esfuerzos del mundo académico, el sector privado, las asociaciones profesionales y la sociedad civil, incluidas las sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, y alentando a que se forjen nuevas alianzas y se establezcan iniciativas de colaboración, como la Red Mundial de Legisladores de Seguridad Vial, que cuenta con el apoyo de la Organización Mundial de la Salud, y la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, que auspicia la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, y los esfuerzos de otras organizaciones no gubernamentales, así como de las organizaciones que agrupan a las víctimas, las organizaciones de jóvenes y los medios de comunicación;

35. *Solicita* al sistema de las Naciones Unidas, en particular a las comisiones regionales, la Organización Mundial de la Salud y otros organismos competentes de las Naciones Unidas, que ayude a los Estados Miembros, previa solicitud de estos, a aplicar las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario en la esfera de la seguridad vial, según proceda;

36. *Solicita* a la Organización Mundial de la Salud que siga supervisando, mediante sus informes sobre la situación mundial de la seguridad vial, los progresos hacia el logro de los objetivos del Decenio de Acción y que aproveche, según proceda, las iniciativas en curso, incluidas las de los observatorios regionales de seguridad vial, para armonizar los datos sobre seguridad vial y hacer que estén disponibles y sean comparables;

37. *Invita* a todos los interesados pertinentes, las organizaciones internacionales, los bancos de desarrollo y los organismos de financiación, las fundaciones, las asociaciones profesionales y las empresas del sector privado a que aumenten la financiación para facilitar la aplicación de las medidas necesarias para cumplir las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario;

38. *Invita* a los Estados Miembros a que sigan invirtiendo en la seguridad vial a todos los niveles, entre otras cosas asignando presupuestos específicos suficientes para el mejoramiento institucional y de la infraestructura de la seguridad vial y apoyando al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros mecanismos, como el Servicio Mundial del Banco Mundial para la Seguridad Vial, según proceda;

39. *Decide* convocar una reunión de alto nivel de la Asamblea General, a más tardar a fines de 2022, sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo con miras a tratar las deficiencias y los problemas, así como a movilizar el liderazgo político y promover la colaboración multisectorial y de múltiples interesados a este respecto, y decide además definir el alcance y las modalidades de esa reunión a más tardar en su septuagésimo quinto período de sesiones;

40. *Decide también* incluir en el programa provisional de su septuagésimo sexto período de sesiones el tema titulado "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo" y solicita al Secretario General que la informe en ese período de sesiones sobre los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Segundo Decenio de Acción.

31 de agosto de 2020

**Declaración de Estocolmo**  
**Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030**  
**Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020**

Nosotros, Ministros y Jefes de Delegación, así como representantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales internacionales, regionales y subregionales y del sector privado nos reunimos en Estocolmo, Suecia, los días 19 y 20 de febrero de 2020 para la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial;

*Reconocemos* el liderazgo del Gobierno de Suecia en la preparación y organización de esta Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial;

*Elogiamos* al Gobierno de la Federación de Rusia por organizar la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en 2009, que culminó con la Declaración de Moscú, y al Gobierno de Brasil por organizar la segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial en 2015, que culminó en la Declaración de Brasilia;

*Reconocemos* el papel de los gobiernos de la Federación de Rusia y el Sultanato de Omán en la conducción del proceso de aprobación de las resoluciones conexas de la Asamblea General de las Naciones Unidas;

*Reconocemos* el derecho de cada individuo a disfrutar del más alto nivel posible de salud;

*Reafirmamos* la importancia de intensificar la cooperación internacional y el multilateralismo en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la salud, con especial énfasis en el logro de los objetivos mundiales de seguridad vial;

*Recibimos con beneplácito* la resolución 70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del 25 de septiembre de 2015, titulada "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como marco para integrar la seguridad vial en otras áreas de la política, especialmente en las áreas de políticas relacionadas con los objetivos de los ODS para la acción climática; la igualdad de género; la salud y el bienestar; las ciudades y comunidades sostenibles; la educación de calidad; la infraestructura, el consumo y la producción responsable; y la reducción de las desigualdades para el beneficio mutuo de todos;

*Recibimos con beneplácito* la adopción de la declaración política del Foro Político de Alto Nivel de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, el 10 de octubre de 2019, y su compromiso en septiembre de 2019 de hacer de la próxima década una época de **acción y cumplimiento**, así como el compromiso constante de mantener la integridad del Programa de Acción de 2030, entre otras cosas, "garantizando una acción ambiciosa y continua en relación con los objetivos de los ODS con un cronograma para 2020", incluido el objetivo 3.6 de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos en accidentes de tráfico;

*Recibimos con beneplácito* la adopción de estrategias, objetivos y planes de acción subnacionales, nacionales y regionales de seguridad vial, como los ya adoptados por la Cooperación Económica Regional de Asia Central (CAREC) y la Unión Europea (UE) para alcanzar la meta de reducir a la mitad las muertes y lesiones graves en la carretera para 2030, y reconocemos la importancia de las iniciativas regionales para movilizar alianzas multisectoriales de seguridad vial;

*Recibimos con beneplácito* y alentamos el seguimiento y la presentación de informes sobre el progreso hacia el logro de los objetivos de seguridad vial, tales como los objetivos voluntarios de seguridad vial a nivel mundial acordados por los Estados Miembros de las Naciones Unidas;

---

<sup>1</sup> <https://undocs.org/en/A/HLPF/2019/1.1>

*Recibimos con beneplácito* los principales logros alcanzados hasta la fecha en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, incluida la mejora de la coordinación mundial a través de la Organización Mundial de la Salud, las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas y el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial; el aumento del número de adhesiones y la aplicación de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial; el aumento de la participación de la sociedad civil, la producción y la difusión de recursos de información sobre la prevención de los traumatismos causados por accidentes de tránsito, incluidos los informes de la OMS sobre la situación de la seguridad vial; la inclusión de objetivos de seguridad vial en los ODS; el establecimiento del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial con el apoyo del Secretario General de las Naciones Unidas; el nombramiento y los esfuerzos del Enviado Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial para movilizar eficazmente un compromiso sostenido de alto nivel con la seguridad vial; el mayor compromiso del Banco Mundial y otros bancos multilaterales de desarrollo con la seguridad vial; la mayor atención y los mayores recursos destinados a la seguridad vial por parte de muchos gobiernos y del sector privado, en particular a través de donaciones al Fondo Mundial para la Seguridad Vial y a la Alianza Mundial para la Seguridad Vial;

*Reconocemos* las lecciones aprendidas de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 como la necesidad de promover un enfoque integrado para la seguridad vial, tal el enfoque de sistema seguro y Visión Cero, de buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo, y de fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluyendo el compromiso con las ONG y la sociedad civil así como con las empresas y la industria que contribuyen e influyen en el desarrollo social y económico de los países;

*Elogiamos* los progresos realizados, pero hacemos hincapié en que **todos los países** siguen afrontando retos importantes y, aunque existen retos regionales y locales específicos, también existen muchas medidas de eficacia probada que deben intensificarse en todas partes;

*Reconocemos* y trabajamos juntos para compartir experiencias sobre la adopción y aplicación de la legislación sobre riesgos de comportamiento, tales como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y la conducción, y no usar cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta, y la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos, lo que podría salvar cientos de miles de vidas al año, pero aún no se abordan en la mayoría de los países;

*Expresamos* nuestra gran preocupación por el hecho de que los accidentes de tráfico matan a más de 1,35 millones de personas cada año, produciéndose más del 90 % de estas muertes en países de bajos y medianos ingresos; que estas colisiones son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años de edad; y que las proyecciones de hasta 500 millones de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo entre 2020 y 2030 constituyen una epidemia y una crisis que pueden prevenirse y que evitarlas requerirá de un compromiso político más significativo y una mayor acción a todos los niveles en la próxima década;

*Reconocemos* el impacto significativo de los accidentes de tránsito en los niños y jóvenes, y enfatizamos la importancia de tomar en cuenta sus necesidades y las de otras poblaciones vulnerables, incluyendo a las personas mayores y a las personas con discapacidades;

*Destacamos* el impacto perjudicial de los accidentes de tránsito y las muertes y lesiones relacionadas con el crecimiento económico nacional a largo plazo, el progreso desigual entre regiones y niveles de ingresos, y expresamos nuestra preocupación por el hecho de que ningún país de bajos ingresos haya reducido el número de muertes por accidentes de tránsito entre 2013 y 2016, lo que pone claramente de manifiesto el vínculo entre el desarrollo y la seguridad vial;

*Reconocemos* que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito pueden prevenirse y que siguen siendo un importante problema de desarrollo y salud pública que tiene amplias consecuencias sociales y económicas que, si no se abordan, afectarán el progreso hacia el logro de los ODS;



*Reconocemos* los distintos y divergentes desafíos que se plantean para la seguridad vial y la sostenibilidad tanto en las zonas urbanas como en las rurales y señalamos, en particular, la creciente amenaza a la seguridad de los usuarios vulnerables en las carreteras de las ciudades;

*Destacamos* la importancia de una formulación de políticas eficaz y basada en pruebas para recopilar datos de calidad, incluso a nivel regional, en particular sobre muertes y lesiones graves;

*Reconocemos* que las tecnologías avanzadas de seguridad de los vehículos se encuentran entre las más efectivas de todos los dispositivos de seguridad automotriz;

*Reconocemos* nuestra **responsabilidad compartida** entre diseñadores del sistema y usuarios de la carretera de avanzar hacia un mundo libre de muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y que para abordar la seguridad vial se requiere la colaboración de múltiples partes interesadas entre los sectores público y privado, el mundo académico, las organizaciones profesionales, las organizaciones no gubernamentales y los medios de comunicación;

*Reconocemos* que el **objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020**, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales.

**Reiterando nuestro firme compromiso de alcanzar los objetivos mundiales para 2030 y haciendo hincapié en nuestra responsabilidad compartida, resolvemos por la presente;**

1. *Reafirmar* nuestro compromiso con la plena implementación de la Agenda 2030, reconociendo las sinergias entre las áreas políticas de los ODS, así como la necesidad de trabajar de manera integrada para lograr beneficios mutuos;
2. *Abordar* las conexiones entre la seguridad vial, la salud mental y física, el desarrollo, la educación, la equidad, la igualdad de género, las ciudades sostenibles, el medio ambiente y el cambio climático, así como los determinantes sociales de la seguridad y la interdependencia entre los diferentes ODS, recordando que los ODS y los objetivos son integrados e indivisibles;
3. *Exhortar* a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público;
4. *Exhortar* a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que aborden con carácter prioritario la carga inaceptable que representan las lesiones causadas por el tránsito en los niños y los jóvenes, aumentando el compromiso político y garantizando que la Estrategia Mundial para la Salud de las Mujeres, los Niños y los Adolescentes ofrezca las medidas necesarias en materia de seguridad vial;
5. *Asegurar* el compromiso y la responsabilidad política al más alto nivel, y establecer estrategias y planes de acción regionales, nacionales y subnacionales para la seguridad vial, así como las contribuciones de diferentes organismos gubernamentales y asociaciones multisectoriales para llevar a cabo la escala de esfuerzos necesaria a nivel regional, nacional y subnacional para alcanzar los objetivos de los ODS, y que estas estrategias y esfuerzos sean transparentes y públicos;

6. *Alentar* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de convertirse en partes contratantes de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, así como de aplicar, implementar y promover sus disposiciones o reglamentos de seguridad, y garantizar que la legislación y las normas relativas al diseño y la construcción de carreteras, los vehículos y el uso de las carreteras sean compatibles con los principios del sistema de seguridad y se hagan cumplir;
7. *Incluir* la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos;
8. *Acelerar* el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso del transporte público para lograr la sostenibilidad;
9. *Fomentar e incentivar* el desarrollo, la aplicación y el despliegue de tecnologías existentes y futuras y otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial, desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia y la atención de traumas, prestando especial atención a las necesidades de seguridad de los usuarios de la carretera que son los más vulnerables, incluidos los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público;
10. *Asegurar* el acceso oportuno a servicios de atención médica de emergencia y a largo plazo de alta calidad para los heridos y reconocer que una respuesta efectiva después del accidente también incluye el apoyo mental, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias;
11. *Mantener el enfoque* en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico;
12. *Asegurar* que todos los vehículos producidos y vendidos para cada mercado para 2030 estén equipados con los niveles adecuados de seguridad, y que se ofrezcan incentivos para el uso de vehículos con un mayor nivel de seguridad siempre que sea posible;
13. *Asegurar* que un enfoque integrado de seguridad vial y unas normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad para todos los usuarios de la carretera sean un requisito clave para las inversiones y la mejora de las infraestructuras viales;
14. *Instar* a las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores a que contribuyan al logro de los ODS relacionados con la seguridad vial aplicando principios de sistema seguro a toda su cadena de valor e incluyendo prácticas internas a lo largo de su proceso de adquisición, producción y distribución, y a que incluyan la presentación de informes sobre el desempeño en materia de seguridad en sus informes de sostenibilidad;
15. *Instar* a las organizaciones públicas en todos los niveles a que adquieran servicios de transporte y vehículos seguros y sostenibles, y animar al sector privado a seguir este ejemplo, incluida la compra de flotas de vehículos seguros y sostenibles;

16. *Fomentar* una mayor inversión en seguridad vial, reconociendo las altas tasas de retorno de los proyectos y programas de prevención de lesiones en carretera y la necesidad de ampliar las actividades para cumplir con los ODS relacionados con la seguridad vial;
17. *Destacar* la importancia de supervisar y presentar informes sobre los progresos realizados en la consecución de nuestros objetivos comunes y, según sea apropiado, los objetivos voluntarios de seguridad vial a nivel mundial acordados por los Estados Miembros, y exhortamos a la Organización Mundial de la Salud a que siga reuniendo, publicando y difundiendo datos por medio de la serie de informes mundiales sobre la situación de la seguridad vial, aprovechando, según proceda, los esfuerzos existentes, incluidos los de los observatorios regionales de seguridad vial, a fin de armonizar y hacer que los datos sobre la seguridad vial estén disponibles y sean comparables;
18. *Instar* a la Organización Mundial de la Salud que prepare un inventario de estrategias e iniciativas comprobadas de una amplia variedad de países miembros que hayan reducido con éxito las muertes en los países miembros. Se debe preparar un informe para su publicación en 2024.

Pedimos que se celebre una primera reunión de alto nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre seguridad vial a nivel de Jefes de Estado y de Gobierno para motivar un liderazgo nacional adecuado y promover la colaboración internacional y multisectorial en todos los ámbitos que abarca esta Declaración, a fin de obtener una reducción del 50 % de las víctimas mortales y heridos en la próxima década en nuestro camino hacia la Visión Cero para 2050; e

Invitamos a la Asamblea General de las Naciones Unidas a respaldar el contenido de esta declaración.