EUROPA-PARLAMENTET PARLAMENTO EUROPEO EUROPEES PARLEMENT
EUROPÄISCHES PARLAMENT PARLEMENT EUROPEEN PARLAMENTO EUROPEU
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ PARLAMENTO EUROPEO EUROOPAN PARLAMENTTI
EUROPEAN PARLIAMENT EUROPAPARLAMENTET

Directorate General for Research

WORKING PAPER

ABRIDGED MULTILINGUAL EDITION

DA	DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB OG FÆRDSELSSIKKERHED - SAMMENDRAG -
DE	DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT UND DIE STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT - ZUSAMMENFASSUNG -
EL	Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ -ΠΕΡΙΛΗΨΗ-
EN	THE EUROPEAN COMMUNITY AND ROAD SAFETY - SUMMARY -
ES	LA COMUNIDAD EUROPEA Y LA SEGURIDAD VIAL - RESUMEN -
FR	LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE - SYNTHÈSE -
IT	LA COMUNITÀ EUROPEA E LA SICUREZZA STRADALE - SINTESI -
NL	DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN DE VERKEERSVEILIGHEID - SAMENVATTING -
PT	A COMUNIDADE EUROPEIA E A SEGURANÇA RODOVIÁRIA - SÍNTESE -
FI	EUROOPAN YHTEISÖ JA TIELIIKENNETURVALLISUUS - TIIVISTELMÄ -
SV	EUROPEISKA GEMENSKAPEN OCH VÄGTRAFIKSÄKERHETEN - SAMMANFATTNING -

Transport Series

TRAN 103 a XX

5-1998

3750

EUROPA-PARLAMENTET PARLAMENTO EUROPEO EUROPEES PARLEMENT
EUROPÄISCHES PARLAMENT PARLEMENT EUROPEEN PARLAMENTO EUROPEU
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ PARLAMENTO EUROPEO EUROOPAN PARLAMENTTI
EUROPEAN PARLIAMENT EUROPAPARLAMENTET

Directorate General for Research

WORKING PAPER

ABRIDGED MULTILINGUAL EDITION

DA	**DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB OG FÆRDSELSSIKKERHED - SAMMENDRAG -**
DE	**DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT UND DIE STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT - ZUSAMMENFASSUNG -**
EL	**Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ -ΠΕΡΙΛΗΨΗ-**
EN	**THE EUROPEAN COMMUNITY AND ROAD SAFETY - SUMMARY -**
ES	**LA COMUNIDAD EUROPEA Y LA SEGURIDAD VIAL - RESUMEN -**
FR	**LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE - SYNTHÈSE -**
IT	**LA COMUNITÀ EUROPEA E LA SICUREZZA STRADALE - SINTESI -**
NL	**DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN DE VERKEERSVEILIGHEID - SAMENVATTING -**
PT	**A COMUNIDADE EUROPEIA E A SEGURANÇA RODOVIÁRIA - SÍNTESE -**
FI	**EUROOPAN YHTEISÖ JA TIELIIKENNETURVALLISUUS - TIIVISTELMÄ -**
SV	**EUROPEISKA GEMENSKAPEN OCH VÄGTRAFIKSÄKERHETEN - SAMMANFATTNING -**

Transport Series

3750

La presente sintesi è disponibile in:

DA/DE/EL/EN/ES/FI/FR/IT/NL/PT/SV

La pubblicazione originale è disponibile in:

DE, EN, FR, IT

EDITORE: Parlamento europeo
L - 2929 Lussemburgo

AUTORE: Franco Piodi
Direzione Generale degli Studi
Divisione degli Affari economici
Tel.: (00352) 4300-24457
Fax: (00352) 43 40 71
E-mail: fpiodi
Internet: fpiodi@europarl.eu.int

Manoscritto terminato nel febbraio del 1998

SOMMARIO

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB OG FÆRDSELSSIKKERHED

SAMMENDRAG

SAMMENDRAG

1. Referenceramme

Ud over at situeret færdselssikkerheden inden for rammerne af fællesskabs-politikkerne belyser det arbejdsdokument, som er sammenfattet her, de forskellige problemer i henhold til det klassiske skema for deres fremstilling, dvs. en ulykke skyldes én eller flere af følgende faktorer: den menneskelige faktor, køretøjet og infrastrukturen.

Den første faktors betydning hænger sammen med de krav, der stilles til kørslen, de lovfæstede grænser for samme og førerens fysiske tilstand. Den anden faktor vedrører de tekniske midler, som i forbindelse med køretøjets konstruktion kan hindre eller mindske virkningerne af en ulykke, og som kontrolleres inden for rammerne af godkendelsen. Den tredje faktor vedrører de ingeniørarbejder, ad hvilke trafikken afvikles, men også det installerede udstyr: vejskilte og vejtelematik, som begynder at dukke op.

For en udtømmende belysning henvises der til arbejdsdokumentet, medens vi her kun gengiver de endelige betragtninger, som danner en generel ramme om problemet.

Følgende væsentlige punkter fortjener først og fremmest at blive understreget:

- den menneskelige faktor er grundlæggende for enhver ulykkes dynamik, og det er derfor det element, som myndighederne med ansvar for færdselssikkerheds opmærksomhed bør koncentreres om;

- den teknologiske udvikling, både med hensyn til køretøjets udstyr og vejtransporttelematikken, yder et væsentligt bidrag til færdselssikkerheden, men ofte er omkostningerne til indretninger med et stort teknologisk indhold så høje, at de bremser indretning heraf i køretøjer i den mellemste eller nederste klasse, hovedsagelig som følge af priskonkurrence mellem automobilfabrikanterne;

- størstedelen af de færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger har en national, regional og lokal betydning, men Det Europæiske Fællesskab råder over en grundlæggende kompetence i forbindelse med køretøjernes tekniske harmonisering, som henhører under industripolitikken og det indre marked og spiller en stimulerende rolle for den videnskabelige og teknologiske forskning;

- medlemsstaterne har gradvist erkendt nødvendigheden af fællesskabshandling i forbindelse med transportsikkerhedsspørgsmål, navnlig gennem ændringen af traktatens artikel 75, og netop med hensyn til færdselssikkerheden gennem tilslutningen til resolutioner og specifikke fællesskabsprogrammer; ikke desto mindre er fællesskabsharmoniseringen på de områder, som henhører under national eller

regional/lokal kompetence, underkastet vurderinger, som lader subsidiaritetsprincippet gøre sig gældende.

Disse fire punkter danner rammen om Fællesskabets færdselssikkerhedspolitik, som - det bør understreges - er en politik, der føres ved hjælp af instrumenterne inden for forskellige offentlige politikker, hvis hovedmål ikke nødvendigvis er sikkerhed.

2. Den menneskelige faktor

Den menneskelige faktors utvivlsomt centrale rolle påbyder at gøre føreren mere pålidelig, navnlig ved en mindskelse af den tilladte alkoholprocent, i og med, at alkohol sandsynligvis er årsag til 20% af dødsfaldene på EU's veje, og i og med, at der er tale om en foranstaltning, som er lettere at acceptere for offentligheden end andre begrænsninger som f.eks. en begrænsning af hastigheden. Ud fra samme synsvinkel er det nødvendigt at tackle det ømtålelige problem med hensyn til kørsel under indflydelse af narkotika og medicin.

En søndring mellem de forskellige typer kørekort, som forbinder det tilladte køretøjs cylindervolumen med førerens erfaring, kan have en forebyggende virkning, medens indførelsen af et kørekort med straffesystem og den gensidige anerkendelse af foranstaltninger med hensyn til fratagelse og suspension af kørekortet mellem medlemsstaterne ville have en afskrækkende virkning.

På alle disse områder er en fællesskabsharmonisering ønskværdig, medens det eneste mulige retsinstrument, for så vidt angår foranstaltningerne med hensyn til fratagelse og suspension af kørekortet, i betragtning af fællesskabsrettens nuværende stade, er en aftale mellem medlemsstaterne.

Fællesskabet kan yde et væsentligt bidrag til udviklingen af bærbart apparatur til sporing af narkotika og medicin, medens en harmonisering på fællesskabsplan af proceduren for opgørelse af ulykkerne, som ville gøre det muligt at udnytte CARE-systemet bedst muligt, ville være nyttig, selv om den indebærer en betydelig indsats.

3. Køretøjet

Med hensyn til køretøjet, hvor Fællesskabets bidrag er det største, synes det væsentligste problem ud over de eksisterende direktivers tekniske tilpasning og deres udvidelse samt foranstaltningerne med hensyn til forskning og udvikling vedrørende de nye teknologier, der kan anvendes på sikkerheden, at være problemet med hensyn til at udvide installeringen af de mest avancerede indretninger til at omfatte alle bilmodeller. Med henblik herpå kan Fællesskabet gå retsaktvejen ved at forøge antallet af indretninger, som er obligatoriske for godkendelse, men foranstaltninger med hensyn til skattelettelse ved erhvervelsen kunne være hensigtsmæssige i lighed med en rammeaftale med forsikringsselskaberne, på grundlag af hvilken ansvarsforsikringspræmierne tager hensyn også til de ikke-obligatoriske sikkerhedsindretninger, som det forsikrede køretøj er udstyret med.

En indretning, som forekommer forfatteren at være væsentlig, er fartregulatorer, hvis obligatoriske indretning i alle køretøjer kunne bidrage mere til sikkerheden end en nedsættelse af hastighedsgrænsen, hvilket ville bevirke, at overtrædelserne reduceres meget mere end gennem politikontrollerne.

4. Vejinfrastruktur og telematik

Medens Fællesskabets muligheder for handling i forbindelse med ingeniørarbejder fortsat er begrænsede, medmindre de henhører under de transeuropæiske net, er dets rolle med hensyn til telematik betydelig, såvel med hensyn til forskning og udvikling som med hensyn til systemernes integration, der er så meget desto mere nødvendig, som telematikken kræve net, men også indretninger, som er installeret i køretøjerne, hvilket nødvendiggør forenelighed mellem sidstnævnte og førstnævnte på hele Fællesskabets område. Man bør i særlig grad koncentrere sig om muligheden af at forene systemerne for elektronisk opkrævning af vejafgift med systemerne for automatisk kørsel, således at sikkerhed forbindes med internalisering af de eksterne omkostninger, og sidstnævnte gøres mere acceptabel, hvorved administrationsomkostningerne samtidig reduceres.

Fællesskabets rolle i forbindelse med telematikken er væsentlig, medens det i forbindelse med infrastrukturen, hvor dets rolle er begrænset, råder over to handlingsinstrumenter: den tekniske harmonisering af de transeuropæiske vejnet, som omfatter adgangsvejene, og strukturfondene, som kun skulle kunne finansiere projekter på grundlag af en vurdering af indvirkningen på sikkerheden i lighed med vurderingen af indvirkningen på miljøet.

DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT UND DIE STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT

ZUSAMMENFASSUNG

ZUSAMMENFASSUNG

1. Der Bezugsrahmen

Das hier zusammengefaßte Arbeitsdokument untersucht die Straßenverkehrssicherheit im Rahmen der Politiken der Gemeinschaft und erläutert die verschiedenen Probleme gemäß dem klassischen Darlegungsschema, also im Hinblick auf die Faktoren, die allein oder im Zusammenspiel mit weiteren Faktoren für einen Unfall bestimmend sein können: das menschliche Element, das Fahrzeug und die Infrastruktur.

Im Zusammenhang mit ersterem werden die erforderlichen Voraussetzungen für das Fahren, die rechtlichen Grenzen und der Zustand des Fahrzeugführers untersucht. Im Hinblick auf das Fahrzeug werden die technischen Konstruktionsmerkmale von Fahrzeugen erläutert, die einem Unfall vorbeugen bzw. dessen Konsequenzen abschwächen können und deren Einsatz über die Betriebsgenehmigung geregelt wird. Zum Thema Infrastruktur gehören die baulichen Einrichtungen, auf denen das Verkehrsgeschehen stattfindet, doch auch die daran installierten Geräte und Vorrichtungen: die Signalisierung und die Straßenverkehrstelematik, welche bereits ihre ersten Schritte tut.

Für eine erschöpfende Erläuterung dieser Themen verweisen wir auf das Dokument; nachstehend werden wir die abschließenden Erwägungen wiedergeben, welche einen allgemeinen Überblick über die Problematik vermitteln.

Zunächst erscheint es uns angebracht, einige wesentliche Punkte zu fixieren:

- Der menschliche Faktor ist von grundlegender Bedeutung bei der Dynamik aller Unfälle, und somit bildet er das Element, dem die mit der Straßenverkehrssicherheit betrauten Behörden eine ganz besondere Aufmerksamkeit widmen müssen.

- Die technologische Entwicklung sowohl bei den Ausstattungselementen der Kraftfahrzeuge als auch bei der Telematik im Straßenverkehr leistet einen bedeutenden Beitrag zur Straßenverkehrssicherheit, doch oft sind die Kosten der Vorrichtungen, die besonders viel Technologie enthalten, so erheblich, daß sie vom Einbau dieser Vorrichtungen in Kraftfahrzeuge der mittleren und unteren Preisklasse abschrecken, im wesentlichen aus Gründen des Preiswettbewerbs zwischen den Automobilfirmen.

- Zwar fällt der größte Teil der Aktionen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit unter die Kompetenzen der nationalen, regionalen und kommunalen Behörden, doch die Europäische Gemeinschaft hat wichtige Kompetenzen hinsichtlich der technischen Harmonisierung der Fahrzeuge, welche die Industriepolitik und den Binnenmarkt berühren und eine wichtige Rolle bei der Förderung der wissenschaftlichen und technologischen Forschung spielen.

- Die Mitgliedstaaten haben mit dem Beitritt zu Entschließungen und spezifischen Gemeinschaftsprogrammen eine zunehmende Einsicht in die Notwendigkeit bewiesen, daß die Gemeinschaft in den Bereich der Verkehrssicherheit eingreift, insbesondere durch Änderung des Artikels 75 des Vertrags, und vor allem hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit. Jedoch unterliegt die Harmonisierung in der Gemeinschaft bei Fragen, die zur nationalen Sphäre bzw. in den Zuständigkeitsbereich infranationaler Behörden gehören, den jeweils zutreffenden Subsidiaritätserwägungen.

Diese vier Punkte bilden den Rahmen für die Politik der Gemeinschaft im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, welche, das möchten wir betonen, mit den Instrumenten verschiedener öffentlicher Politiken durchgeführt wird, deren wichtigste Zielstellung nicht unbedingt die Sicherheit ist.

2. Der menschliche Faktor

Aus der zentralen Bedeutung, die dem menschlichen Faktor zukommt, ergibt sich die Notwendigkeit, die Zuverlässigkeit des Fahrzeugführers zu erhöhen, insbesondere durch Herabsetzung des zulässigen Blutalkoholgehalts, denn wahrscheinlich ist Alkohol am Steuer die Ursache von 20% aller Todesopfer auf den Straßen der Union. Zudem ist dies eine Maßnahme, die von der öffentlichen Meinung im Gegensatz zu anderen Einschränken - etwa mit Bezug auf die Geschwindigkeit - bereitwilliger angenommen würde. Aus dieser Sicht ist es auch notwendig, gegen das heikle Problem des Fahrens unter Rauschmittel- oder Arzneimitteleinfluß anzugehen.

Eine Differenzierung der Führerscheine, bei der die zulässige Hubraumklasse des Fahrzeugs von der Erfahrung des Fahrzeugführers abhängig gemacht wird, könnte eine vorbeugende Funktion erfüllen, während die Einführung des Punkteführerscheins und die gegenseitige Anerkennung des Entzugs bzw. der Aussetzung des Führerscheins in allen Mitgliedstaaten eine abschreckende Wirkung haben würden.

Bei diesen Themen ist eine gemeinschaftsweite Harmonisierung wünschenswert, während im Hinblick auf den Entzug oder die Aussetzung des Führerscheins im derzeitig geltenden Gemeinschaftsrecht das einzig verfügbare Rechtsinstrument ein Übereinkommen zwischen den Mitgliedstaaten ist.

Ein wesentlicher Beitrag der Gemeinschaft könnte die Entwicklung tragbarer Geräte zur Erkennung von Rauschmitteln oder Arzneimitteln sein, und eine Harmonisierung der Formulare der Unfallmeldungen auf europäischer Ebene wäre zwar mit erheblichen Anstrengungen verbunden, würde aber sehr nützlich sein, denn es würde erlauben, die von CARE gebotenen Möglichkeiten weitestgehend zu nutzen.

3. Das Fahrzeug

Bei den Fahrzeugen, also dem Aspekt, bei dem die Gemeinschaft einen größeren Beitrag leisten kann, scheint das Hauptproblem - außer der technischen Anpassung und Erweiterung bereits existierender Richtlinien sowie den Maßnahmen auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung im Zusammenhang mit den neuen sicherheitsbezogenen Technologien - darin zu bestehen, dafür zu sorgen, daß die modernsten Geräte in allen Fahrzeugmodellen installiert werden. Um dies zu erreichen, kann die Europäische Gemeinschaft die Gesetzgebung nutzen, also die Zahl der für die Erteilung der Betriebsgenehmigung erforderlichen Einrichtungen erhöhen, doch auch steuerliche Anreize für den Kauf dieser Einrichtungen könnten sich als geeignet erweisen, ebenso wie eine Rahmenvereinbarung mit den Versicherungsgesellschaften, derzufolge bei der Berechnung der Haftpflichtversicherungs-Prämien auch die nichtobligatorischen Sicherheitseinrichtungen berücksichtigt werden, mit denen das betreffende Fahrzeug ausgerüstet ist.

Nach Ansicht des Verfassers des vorliegenden Dokuments kommt den Geschwindigkeitsbegrenzern[1] eine besondere Bedeutung zu, deren obligatorischer Einbau in allen Fahrzeugen einen weitaus größeren Beitrag zur Sicherheit leisten könnte als eine bloße Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, da hierdurch die Verstöße in viel stärkerem Maße reduziert würden als dies mit Polizeikontrollen möglich ist.

4. Straßeninfrastruktur und Telematik

Wenngleich die Möglichkeiten der Gemeinschaft, auf die bauliche Gestaltung Einfluß zu nehmen, weiterhin beschränkt sind, von den transeuropäischen Verkehrsnetzen einmal abgesehen, so kommt ihr doch auf dem Gebiet der Telematik eine wichtige Rolle zu, sowohl hinsichtlich der Forschung und Entwicklung, als auch im Hinblick auf die Integration der Systeme, die sehr wichtig ist, da die Telematik einerseits eine entsprechende Ausrüstung des Straßennetzes erfordert, andererseits aber auch den Einbau der Geräte in die Fahrzeuge, wobei erstere mit letzteren kompatibel sein müssen, und zwar in der gesamten Gemeinschaft. Eine besondere Aufmerksamkeit sollte man der Möglichkeit widmen, die Systeme zur elektronischen Gebührenentrichtung mit den Systemen für die automatische Fahrzeugführung zusammenzufassen, um eine Verbindung zwischen der Sicherheit und der Internalisierung der externen Kosten herzustellen; letztere wäre dadurch leichter zu akzeptieren, und gleichzeitig würden die anfallenden Kosten gesenkt.

Während der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Telematik eine grundlegende Rolle zukommt, stehen ihr im Bereich der Infrastrukturen zwei Instrumente zur Verfügung: die technische Harmonisierung des transeuropäischen Straßennetzes, wozu auch die Zufahrtstraßen gehören, und die Strukturfonds, bei denen die Finanzierung der Projekte von einer Prüfung ihrer Auswirkungen auf die Sicherheit abhängig gemacht werden könnten, vergleichbar etwa mit der Umweltverträglichkeitsprüfung.

---

1 Siehe Kapitel 3, Abschnitte 3 und 7.

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

1. Το πλαίσιο αναφοράς

Το έγγραφο εργασίας, του οποίου το παρόν κείμενο αποτελεί συνοπτική παρουσίαση, όχι μόνο τοποθετεί το ζήτημα της οδικής ασφάλειας στο πλαίσιο των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αλλά, παράλληλα, περιγράφει τα διάφορα προβλήματα ταξινομώντας τα σύμφωνα με τον χαρακτηριστικό τρόπο εμφανίσεώς τους, σύμφωνα δηλαδή με τον παράγοντα ο οποίος, από μόνος του ή σε συνδυασμό με άλλους, μπορεί να προκαλέσει τροχαίο ατύχημα: τον ανθρώπινο συντελεστή, το όχημα, την υποδομή.

Ο πρώτος παράγοντας συνδέεται με τις προϋποθέσεις που είναι απαραίτητες για την οδήγηση, τα νομικά όρια αυτής και την φυσική κατάσταση του οδηγού. Ο δεύτερος συνδέεται με εκείνα τα τεχνικά χαρακτηριστικά στην κατασκευή του οχήματος τα οποία έχουν επινοηθεί και σχεδιασθεί κατά τρόπο που να προλαμβάνουν ή να μειώνουν τις συνέπειες ενός ατυχήματος και τα οποία ταξινομούνται στο πλαίσιο της έγκρισης του οχήματος. Ο τρίτος αφορά τα έργα για την οδική κυκλοφορία αλλά και τον σχετικό εξοπλισμό τους, π.χ. την οδική σήμανση, αλλά και την τηλεπληροφορική για την οδική κυκλοφορία (οδική τηλεματική), η οποία αρχίζει να κάνει τα πρώτα της βήματα.

Για να έχει πληρέστερη εικόνα των θεμάτων αυτών ο αναγνώστης θα πρέπει να συμβουλευθεί το πρωτότυπο έγγραφο· στόχος της παρούσας συνοπτικής παρουσίασης είναι η αναπαραγωγή των τελικών παρατηρήσεων του κυρίως εγγράφου οι οποίες προσφέρουν το γενικό πλαίσιο του ζητήματος.

Κατ' αρχάς, θωρούμε σκόπιμο να ορίσουμε μερικά θεμελιώδη σημεία:

- Ο ανθρώπινος παράγοντας διαδραματίζει ρόλο ζωτικής σημασίας στη δυναμική του κάθε ατυχήματος και αποτελεί ως εκ τούτου στοιχείο στο οποίο οι αρχές που είναι αρμόδιες για την οδική ασφάλεια πρέπει να επικεντρώσουν την προσοχή τους·

- η τεχνολογική ανάπτυξη, τόσο όσον αφορά τον εξοπλισμό του οχήματος, όσο και την οδική τηλεματική, συνεισφέρει σημαντικά στην οδική ασφάλεια, αλλά συχνά το κόστος των συσκευών και διατάξεων προηγμένης τεχνολογίας αποθαρρύνει την εγκατάστασή τους σε οχήματα μέσης ή χαμηλής κατηγορίας, κυρίως για λόγους ανταγωνισμού ανάμεσα στις αυτοκινητοβιομηχανίες ως προς την τιμή των οχημάτων·

- ενώ το μεγαλύτερο μέρος των δράσεων για την οδική ασφάλεια είναι εθνικής, περιφερειακής ή τοπικής κλίμακας, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει αρμοδιότητα θεμελώδους σημασίας στην εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών των οχημάτων που εντάσσεται στη βιομηχανική πολιτική και στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς και διαδραματίζει ρόλο προώθησης στην επιστημονική και τεχνολογική έρευνα·

- τα κράτη μέλη αναγνώρισαν σταδιακά την ανάγκη να υπάρξει παρέμβαση σε κλίμακα Κοινότητας όσον αφορά το ζήτημα της ασφάλειας των μεταφορών, ιδίως μέσω της τροποποίησης του άρθρου 75 της Συνθήκης και, ακόμη ειδικότερα, της οδικής ασφάλειας, μέσω της συμμετοχής τους σε ψηφίσματα και ειδικά κοινοτικά προγράμματα· εντούτοις, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των αρμόδιων αρχών η εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας για την εναρμόνιση σε κοινοτικό επίπεδο των θεμάτων που εντάσσονται σε εθνικό ή περιφερειακό πλαίσιο.

Αυτά τα τέσσερα σημεία αποτελούν το πλαίσιο μέσα στο οποίο εντάσσεται η κοινοτική πολιτική για την οδική ασφάλεια που, σημειωτέον, είναι πολιτική που εφαρμόζεται με τα μέσα διαφόρων δημόσιων πολιτικών των οποίων ο κύριος στόχος δεν είναι κατ' ανάγκη η ασφάλεια.

2. Ο ανθρώπινος παράγοντας

Αναμφίβολα, το κεντρικό σημείο στον ανθρώπινο παράγοντα είναι να καταστεί ο οδηγός όσο γίνεται πιο αξιόπιστος, ιδίως μέσω της μειώσεως στο κατώτατο επιτρεπτό επίπεδο του ποσοστού αλκοολαιμίας, δεδομένου ότι η αλκοολαιμία ευθύνεται για το 20% των νεκρών στους δρόμους της ΕΕ και λαμβάνοντας υπόψη ότι πρόκειται για μέτρο που θα γίνει εύκολα αποδεκτό από την κοινή γνώμη εν συγκρίσει με άλλα, όπως είναι η μείωση του ορίου ταχύτητας. Στο πλαίσιο της ίδιας λογικής, είναι απαραίτητο να αντιμετωπισθεί το δύσκολο πρόβλημα της οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών και παραισθησιογόνων φαρμάκων.

Μια προληπτική λειτουργία μπορεί να πραγματοποιηθεί με τον διαχωρισμό των αδειών οδήγησης ως συνάρτηση της εμπειρίας του οδηγού με τον κυβισμό του οχήματος που του επιτρέπεται να οδηγεί· επίσης, η θέσπιση του συστήματος μονάδων ποινής στην άδεια οδήγησης και η αμοιβαία αναγνώριση σε όλα τα κράτη μέλη των διατάξεων για την αφαίρεση ή και την απαγόρευση της άδειας οδήγησης θα λειτουργήσει ως παράγων αποτροπής.

Είναι σκόπιμο να υπάρξει εναρμόνιση σε κοινοτικό επίπεδο επί των θεμάτων αυτών ενώ, όσον αφορά τις διατάξεις για την αφαίρεση ή και την απαγόρευση της άδειας οδήγησης, το νομικό μέσο, κρίνοντας από τη σημερινή μορφή του κοινοτικού δικαίου, δεν μπορεί να είναι άλλο από μία συμφωνία ανάμεσα στα κράτη μέλη.

Η Κοινότητα θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά με την ανάπτυξη φορητών συσκευών για την ανίχνευση παραισθησιογόνων ουσιών και φαρμάκων στον οργανισμό,ενώ θα ήταν χρήσιμο, μολονότι θα απαιτούσε μεγάλες προσπάθειες, η εναρμόνιση σε κοινοτικό επίπεδο των προτύπων για την παρατήρηση και καταμέτρηση των ατυχημάτων, κάτι που θα επέτρεπε να αξιοποιηθεί η βάση δεδομένων για τα οδικά ατυχήματα CARE με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο.

3. Το όχημα

Σε ό,τι αφορά τα οχήματα, τομέας στον οποίο η Κοινότητα παρέχει το μεγαλύτερο μέρος της συμβολής της, το βασικό πρόβλημα, εκτός της τεχνικής προσαρμογής και διεύρυνσης του πεδίου εφαρμογής των υφισταμένων οδηγιών και των δράσεων στην Ε&Α των νέων τεχνολογιών που εφαρμόζονται στον τομέα της ασφάλειας, είναι η διάδοση της εγκατάστασης των πιο προηγμένων τεχνικών συσκευών σε κάθε τύπο αυτοκινήτου. Για την επίτευξη τούτου, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα μπορούσε να ακολουθήσει τη μέθοδο εφαρμογής κανόνων και ρυθμίσεων αυξάνοντας τον αριθμό των μηχανισμών που είναι υποχρεωτικοί για την έγκριση του οχήματος αλλά, επίσης, θα μπορούσε να συνοδεύσει τις ενέργειες αυτές με μέτρα φορολογικών διευκολύνσεων και απαλλαγών κατά την αγορά, καθώς και με συμφωνία πλαίσιο με τις ασφαλιστικές εταιρίες βάσει της οποίας στα πριμ RCA (Radar Controller Assistant) να λαμβάνονται επίσης υπόψη και οι μη υποχρεωτικές διατάξεις ασφάλειας με τις οποίες είναι εξοπλισμένο το ασφαλισμένο όχημα.

Μία διάταξη την οποία ο συντάξας το παρόν κείμενο θεωρεί ως σημαντική είναι η υποχρεωτική εγκατάσταση σε όλα τα οχήματα μηχανισμών περιορισμού της ταχύτητας, διάταξη που θα συνεισφέρει περισσότερο στη μεγαλύτερη ασφάλεια από ό,τι η μείωση του ορίου ταχύτητας, δηλαδή, μεγαλύτερη μείωση των παραβάσεων από ό,τι των ελέγχων της αστυνομίας.

4. Οδική και τηλεματική υποδομή

Ενώ στα δημόσια έργα οι δυνατότητες παρέμβασης της Κοινότητας είναι περιορισμένες πλην της περιπτώσεως των έργων στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου, ο ρόλος της στον τομέα της τηλεματικής είναι σημαντικός, τόσο από της πλευράς της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης, όσο και από της ακόμη πιο απαραίτητης πλευράς της ενοποίησης των συστημάτων. Τούτο διότι ο τομέας της τηλεματικής απαιτεί αφενός εξοπλισμό δικτύου και αφετέρου σύστημα διατάξεων που πρέπει να εγκατασταθούν επί του οχήματος, και συνεπώς επιβάλλεται η συμβατότητα του πρώτου με το δεύτερο σε ολόκληρη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη δυνατότητα ενοποίησης των συστημάτων τηλεπληρωμής των διοδίων στους αυτοκινητόδρομους και των συστημάτων αυτόματης οδήγησης έτσι ώστε να συνδεθεί το ζήτημα της ασφάλειας με την εσωτερίκευση των εξωτερικών εξόδων στις μεταφορές και να γίνει συνεπώς πιο αποδεκτή η τελευταία με τη μείωση του κόστους διαχείρισης.

Εάν ο ρόλος της Κοινότητας στον τομέα της τηλεματικής είναι θεμελιώδους σημασίας, ο ρόλος της στον τομέα των υποδομών, μολονότι πιο περιορισμένος, προσφέρει δύο μέσα παρέμβασης: την τεχνική εναρμόνιση του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου που επεκτείνεται στις οδούς πρόσβασης, και τα διαρθρωτικά ταμεία, τα οποία μπορούν να χρηματοδοτούν έργα αφού προηγηθεί υποχρεωτικά εκτίμηση των επιπτώσεων στην ασφάλεια κατ' ανάλογο τρόπο με ό,τι ισχύει για την αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

THE EUROPEAN COMMUNITY AND ROAD SAFETY

SUMMARY

SUMMARY

1. Background

The working document summarized below places road safety in the context of Community policy, and offers an analysis of road safety problems, categorized in the traditional way according to the factors which, either by themselves or in combination with others, cause accidents: the human factor, the vehicle and infrastructure.

The first factor is important because of the requirement to be qualified to drive, the legal limits placed on driving, and the physical state of drivers. The second is important because of the technical vehicle design features that can prevent or reduce the effects of accidents and which are regulated as part of the type-approval process. The third factor relates to the physical structures over which traffic flows, and to the equipment installed on the road network: road signs and road telematics, which are still in their infancy.

An exhaustive treatment of this area can be found in the document itself. This summary reproduces the final considerations of the document which offer an overall view of the problem.

Firstly, a number of fundamental points should be made:

- The human factor is a fundamental component of all accidents and is therefore the area on which most effort should be concentrated by the authorities responsible for road safety.

- Technological developments, both in vehicle equipment and telematics for road transport, make an important contribution to road safety. However, the high cost of technologically sophisticated devices tends to mean they are not fitted in mid- to bottom-of-range vehicles, largely because of price competition between car manufacturers.

- Although the scope of most road safety initiatives tends to be national, regional and local, the European Community has a fundamental role in the technical harmonization of vehicles as part of its industrial policy and single market responsibilities and acts as a driving force for scientific and technological research.

- The Member States have shown a gradual recognition of the need for Community intervention in the area of transport safety, in particular as a result of amended Article 75 of the EEC Treaty, and specifically in road safety by supporting resolutions and specific Community programmes. Nevertheless, Community-wide harmonization in areas that remain within the remit of national governments or of sub-national governments remains subject to discretionary assessments made in the light of the principle of subsidiarity.

These four points cover the background to Community road safety policy. It should be emphasized that road safety policy is taken forward by means of various public policies, the main aims of which may not necessarily be safety.

2. The human factor

There is no doubt that the central importance of the human factor means that drivers must be made safer, particularly by reducing the legally permitted blood alcohol level, for two reasons: alcohol probably causes 20% of road deaths in the Union and public opinion is more receptive to reductions in the legally permitted alcohol limit than to the tightening up of other limits, such as speed restrictions. Similarly, the difficult problem of the effects of drugs and medication on driving must also be tackled.

Different types of driving licence that link engine-size to driving experience could play a preventative role, while the introduction of penalty points driving licences and the mutual recognition between the Member States of laws governing the withdrawal and suspension of driving licences would have a deterrent effect.

Community-wide harmonization is desirable in these areas, although in the case of laws governing the withdrawal and suspension of driving licences, as Community law currently stands, only an agreement between the Member States would be sufficient to achieve mutual recognition.

The Community can make a fundamental contribution in the development of portable equipment for detecting the presence of drugs and medicines in the blood. Harmonization at European level of the forms used for declaring accidents would also be useful and although it would involve considerable effort it would enable CARE to be fully exploited.

3. The vehicle

It is in the area of vehicles that the Community contributes most by making technical adjustments to, and widening the scope of, existing directives, and through intervention in research and development regarding the application of new technologies to safety. However, the main problem appears to be how to extend the fitting of the most technologically advanced devices to all car models. In order to achieve this the European Community may take the regulatory route and increase the number of devices required for type-approval, although tax relief available at purchase could also be introduced, as could a framework agreement with insurance companies under which third-party car insurance premiums would take account of the non-compulsory safety devices fitted to the insured vehicle.

It is our view that speed-limiting devices are important: if they were required to be fitted to all vehicles they could contribute more to improving safety than a reduction in speed limits, and would reduce speeding much more than police speed checks.

4. Road and road telematics infrastructures

The Community has limited scope to intervene in civil engineering projects, except where these form part of trans-European networks. However, in the area of telematics it has a significant role to play, both in research and development and in the integration of systems, which is made all the more necessary by the fact that such systems require network infrastructures as well as devices fitted to vehicles, hence the need for compatibility between networks and devices throughout the Community area. The possibility of integrating electronic toll systems with automated driving systems should be examined seriously so as to combine safety and the internalization of external costs thereby making automated driving systems more acceptable and reducing operating costs, at the same time.

While the Community has a fundamental role to play in information technology systems, its role with regard to infrastructures, albeit limited, allows it to intervene in two ways: through the technical harmonization of the trans-European road network, which includes access roads, and through the structural funds, which could finance projects solely on the basis of a safety impact assessment, carried out in a similar way to an environmental impact assessment.

LA COMUNIDAD EUROPEA Y LA SEGURIDAD VIAL

SÍNTESIS

SÍNTESIS

1. El marco de referencia

El documento de trabajo que aquí se resume, además de ubicar a la seguridad vial en el marco de las políticas comunitarias, expone los diferentes problemas según el esquema clásico, es decir, según el factor que, por sí solo o junto a otros factores, puede provocar un accidente: el elemento humano, el vehículo y la infraestructura.

El primer factor es importante por lo que se refiere a los requisitos necesarios para la conducción, los límites legales y el estado físico del conductor; el segundo factor es importante en cuanto a los medios técnicos que, en la construcción del vehículo, pueden prevenir o reducir los efectos de un accidente y que están regulados en el ámbito de la homologación; el tercer factor se refiere a los caminos por los que circula el tráfico, pero también a los equipos instalados en ellos, a las señales y a la telemática vial, que empieza a dar los primeros pasos.

Para un examen exhaustivo de estos temas es necesario remitirse al documento, ya que aquí sólo se reproducen sus consideraciones finales, que presentan un cuadro general del problema.

Ante todo, cabe señalar algunos puntos fundamentales:

- El factor humano es fundamental en la dinámica de todos los accidentes y, por ello, es sobre este aspecto que se debe concentrar específicamente la atención de las autoridades encargadas de la seguridad vial;

- El desarrollo tecnológico, tanto de los equipos del vehículo como de la temática para el transporte vial, contribuyen en gran medida a la seguridad vial, pero a menudo el costo de los dispositivos con mayor contenido tecnológico son tan elevados que desalientan su instalación en los vehículos del segmento medio o inferior, sobre todo por motivos de competencia de precios entre las diferentes marcas de automóviles;

- La mayor parte de las acciones de seguridad vial son de competencia nacional, regional y local, pero la Comunidad Europea tiene una competencia fundamental en lo relativo a la armonización técnica de los vehículos, que forma parte de la política industrial y del mercado único y cumple una función de estímulo para la investigación científica y tecnológica;

- Los Estados miembros han reconocido progresivamente la necesidad de una intervención comunitaria en la problemática de la seguridad de los transportes, en particular mediante la modificación del artículo 75 del Tratado, y más concretamente, en la problemática de la seguridad vial, mediante la adhesión a resoluciones y programas comunitarios específicos; además, la armonización comunitaria en los ámbitos de competencia nacional, regional o local, está siempre sometida a evaluaciones en el marco del principio de subsidiariedad.

Estos cuatro puntos constituyen el marco en el que se define la política comunitaria de la seguridad vial que, cabe señalarlo, es una política que se realiza a través de los instrumentos de diferentes políticas públicas, cuyos principales objetivos no son necesariamente la seguridad.

2. El factor humano

No cabe duda de que la centralidad del elemento humano exige que el conductor sea cada vez más fiable, en particular, a través de la reducción de los porcentajes de alcohol permitidos, ya que la alcoholemia es probablemente la causa del 20% de los muertos en las carreteras de la Unión y esta medida es más fácilmente aceptable por la opinión pública que otras limitaciones, como por ejemplo, la de la velocidad. En la misma perspectiva, es necesario tratar el delicado problema de la conducción bajo el efecto de estupefacientes y medicamentos.

Una función de prevención podría consistir en diferenciar los permisos de conducción vinculando la cilindrada del vehículo autorizado a la experiencia del conductor, mientras que la introducción del permiso por puntos y el reconocimiento mutuo de las medidas de retirada y suspensión de los permisos entre los Estados miembros tendría efecto disuasorio.

Sobre estos temas es deseable una armonización comunitaria, mientras que por lo que se refiere a las medidas de retirada y suspensión del permiso de conducción, en la situación actual del Derecho comunitario, el instrumento jurídico podría ser un acuerdo entre Estados miembros.

La Comunidad podría desempeñar una función fundamental en el desarrollo de equipos portátiles para la detección de sustancias estupefacientes y fármacos, mientras que sería adecuado, a pesar del esfuerzo considerable que conlleva, que se armonizaran a escala europea los procedimientos de registro de accidentes, lo que permitiría una mejor utilización del sistema CARE.

3. El vehículo

En cuanto a los vehículos, ámbito en el que la Comunidad aporta la mayor contribución, además de la adecuación técnica de las directivas existentes y a su ampliación, así como a medidas de investigación y desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas a la seguridad, el principal problema es difundir la instalación de los dispositivos de seguridad más avanzados en todos los modelos de automóvil. Para obtener este resultado la Comunidad Europea puede seguir el camino normativo, ampliando el número de dispositivos obligatorios para la homologación, pero también podrían preverse medidas de reducción de los impuestos sobre la compra del vehículo, así como un acuerdo marco con las compañías de seguros, en virtud del cual en las primas de responsabilidad civil se tendrán también en cuenta los equipos de seguridad no obligatorios de los que esté dotado el vehículo asegurado.

En opinión del autor, los limitadores de velocidad son importantes y su instalación obligatoria en todos los vehículos podría ayudar más a la seguridad que una reducción del límite de velocidad, y de este modo las infracciones se reducirían más eficazmente que con los controles policiales.

4. Infraestructura vial y telemática

Si en las obras de ingeniería civil las posibilidades de intervención de la Comunidad son limitadas, excepto por lo que se refiere a las obras incluidas en las redes transeuropeas, en el ámbito telemático su función es sumamente importante, tanto desde el punto de vista de la investigación y el desarrollo como desde el punto de vista de la integración de los sistemas, ya que la telemática necesita que existan redes, pero también dispositivos instalados en los vehículos y que éstos sean compatibles con las redes en todo el territorio comunitario. Debería prestarse especial atención a la posibilidad de unificar los sistemas de telepeaje con los sistemas de conducción automática, para vincular a la seguridad con la internacionalización de los costes externos y lograr que éstos sean más aceptables, reduciendo al mismo tiempo los costes de gestión.

El papel de la Comunidad en materia de telemática es fundamental, pero su papel en el ámbito de la infraestructuras, aunque limitado, ofrece dos instrumentos de intervención: la armonización técnica de la red transeuropea de carreteras, que se amplía a los caminos de acceso y los Fondos estructurales, que podrían financiar proyectos sobre la base de un control del impacto sobre la seguridad, semejante al del impacto sobre el medio ambiente.

EUROOPAN YHTEISÖ JA TIELIIKENNETURVALLISUUS

TIIVISTELMÄ

TIIVISTELMÄ

1. Viitekehys

Työasiakirjassa liitetään tieliikenneturvallisuus yhteisön politiikkoihin ja kuvataan erilaisia ongelmia perinteiseen tapaan eli niiden tekijöiden mukaan, jotka yksin tai yhdessä muiden tekijöiden kanssa aiheuttavat onnettomuuden. Nämä tekijät ovat inhimillinen tekijä, ajoneuvo ja infrastruktuuri.

Ensimmäisen tekijän kannalta tärkeitä ovat kuljettajalle asetettavat vaatimukset, häntä koskevat lakisääteiset rajoitukset ja hänen fyysinen tilansa. Toinen tekijä muodostuu ajoneuvon valmistusvaiheessa toteutettavista keinoista, joilla voidaan estää onnettomuuksia tai vähentää niiden vaikutusta ja jotka luokitellaan kuuluviksi yhdenmukaistamiseen. Kolmanteen tekijään liittyvät liikenteen käytössä olevien rakenteiden lisäksi näihin rakenteisiin asennetut varusteet, kuten liikennemerkit ja tieliikennetelematiikka, jonka käyttö on vasta aluillaan.

Näistä aiheista on tarkempi selostus itse työasiakirjassa ja tässä esitetään vain loppupäätelmät, joista käyvät ilmi ongelman yleiset puitteet.

On kuitenkin aiheellista tuoda esiin muutamia tärkeitä asioita:

- Inhimillinen tekijä muodostaa tärkeän osan jokaisen onnettomuuden dynamiikkaa ja siksi tieliikenneturvallisuudesta vastaavien viranomaisten on keskitettävä huomionsa siihen.

- Sekä ajoneuvojen varustelu tekniikan kuin tieliikennetelematiikan kehittyminen edistää merkittävästi tieliikenneturvallisuutta, mutta usein teknisesti kehittyneiden laitteiden kustannukset ovat niin suuret, ettei laitteita asenneta keskimmäisen ja pienimmän kokoluokan ajoneuvoihin. Tämä johtuu pääasiassa eri automerkkien valmistajien välisestä hintakilpailusta.

- Suurin osa tieliikenneturvallisuuden hyväksi toteutetuista toimista on kansallisia, alueellisia ja paikallisia, kun taas Euroopan yhteisöllä on ajoneuvojen teknisen yhdenmukaistamisen kannalta merkittäviä teollisuuspolitiikkaan ja yhteismarkkinoihin liittyviä toimivaltuuksia. Lisäksi yhteisön tehtävänä on edistää tieteellistä ja teknistä tutkimusta.

- Jäsenvaltiot ovat osoittaneet erityisesti perustamissopimuksen 75 artiklaan tehdyn muutoksen myötä tunnustavansa entistä paremmin yhteisön liikenneturvallisuustoimien ja erityisesti tieliikenneturvallisuuteen liittyvien toimien tarpeellisuuden liittämällä sen päätöslauselmiin ja tiettyihin yhteisön ohjelmiin. Lisäksi kansallisen tason tai valtionhallintoa alemman tason asioiden yhdenmukaistamista yhteisön tasolla on arvioitu toissijaisuusperiaatteen harkinnanvaraisen soveltamisen kannalta.

Nämä neljä kohtaa ovat yhteisön liikenneturvallisuutta koskevan politiikan perusta. On myös korostettava, että liikenneturvallisuuspolitiikka, jota toteutetaan muiden julkisten toimien kautta, joiden päätavoitteena ei välttämättä ole turvallisuus.

2. Inhimillinen tekijä

Inhimillisen tekijän keskeisyyden vuoksi kuljettajasta on tehtävä luotettavampi erityisesti vähentämällä sallittua alkoholipitoisuutta, koska rattijuopumus aiheuttaa 20 prosenttia tieliikenteessä tapahtuneista kuolemista Euroopan unionissa ja koska kyseessä on toimenpide, joka yleisen mielipiteen mukaan on helpommin hyväksyttävissä kuin esimerkiksi ajonopeuksien alentaminen. Samassa yhteydessä olisi myös käsiteltävä huumeiden ja lääkeaineiden vaikutuksen alaisena ajamiseen liittyvää vaikeaa ongelmakenttää.

Yksi ennalta ehkäisevä keino voisi olla ajokorttien eriyttäminen niin, että kuljettajan kokemus ja ajoneuvojen sylinteritilavuus liitettäisiin yhteen, kun taas pistearvoishin perustuva ajokortti ja ajokorttien perumiseen ja väliaikaiseen menettämiseen liittyvien menettelyjen vastavuoroinen tunnustaminen jäsenvaltioiden välillä voisi toimia pelotteena.

Tässä asiassa yhteensovittaminen yhteisön tasolla olisi toivottavaa, kun taas ajokorttien perumiseen ja väliaikaiseen menetykseen liittyvien menettelyjen osalta jäsenvaltioiden väliset sopimukset ovat yhteisön tämänhetkisen lainsäädännön mukaan ainoa mahdollinen oikeudellinen väline.

Yhteisön panos kannettavien huumeiden ja lääkeaineiden tunnistuslaitteiden kehittämisessä voi olla merkittävä. Onnettomuuksien ilmoitusmenettelyt olisi hyödyllistä yhdenmukaistaa Euroopan tasolla, vaikka se vaatiikin suuri ponnistuksia. Näin voitaisiin paremmin käyttää hyväksi CARE-järjestelmää.

3. Ajoneuvo

Ajoneuvoihin liittyvissä asioissa yhteisön panos on suuri. Nykyisten direktiivien teknisen mukauttamisen ja laajentamisen sekä uusiin, turvallisuuden takaamiseksi käytettäviin tekniikoihin kohdistuvan tutkimus- ja kehitystoiminnan lisäksi pääasiallisena tavoitteena on pitkälle kehittyneiden laitteiden asentamisen laajentaminen kaikkiin automalleihin. Tämän saavuttamiseksi Euroopan yhteisö voi käyttää sääntelyä ja lisätä yhdenmukaistamisen saavuttamiseksi vaadittavien pakollisten laitteiden määrää. Mutta myös hankintaan liittyviä verohelpotuksia voidaan käyttää, kuten myös vakuutusyhtiöiden kanssa tehtäviä puitesopimuksia, joiden mukaisesti autovakuutusmaksuissa otettaisiin huomioon pakollisten turvallisuuslaitteiden lisäksi muutkin laitteet, jotka vakuutetussa ajoneuvossa on asennettuna.

Mielestämme nopeudenrajoittimet ovat tärkeitä laitteita, joiden pakollinen asentaminen kaikkiin ajoneuvoihin voisi lisätä turvallisuutta alentamalla ajonopeuksia, koska ne vähentäisivät rikkomuksia huomattavasti enemmän kuin poliisin valvonta.

4. Tieinfrastruktuuri ja telematiikka

Vaikka yhteisön vaikutusmahdollisuudet rakenteisiin rajoittuvat Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin kuuluviin rakenteisiin, sen asema telematiikan alalla on merkittävä sekä tutkimuksen ja kehityksen että tarpeellisten järjestelmien integroinnin kannalta. Koska telematiikan toteuttamiseen tarvitaan sekä verkostolaitteita että ajoneuvoihin asennettavia laitteita, laitteiden ja verkkojen on oltava yhteensopivia koko yhteisön alueella. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä mahdollisuuteen yhdistää tiemaksujärjestelmä automatisoituihin ajojärjestelmiin niin, että turvallisuus ja ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin voidaa yhdistää samalla kun viimeksi mainitusta tehdään hyväksyttävämpää ja vähennetään hallintokuluja.

Samalla kun yhteisön asema telematiikan alueella on merkittävä, sen asema infrastruktuurin kannalta tarjoaa rajoitettunakin kaksi vaikuttamiskeinoa: Euroopan laajuisen tieverkoston tekninen yhdenmukaistaminen, liittymätiet mukaan lukien, ja rakennerahastot, joista voitaisiin rahoittaa hankkeita vain turvallisuusvaikutusten arvioinnin perusteella samaan tapaan kuin ympäristöhankkeita.

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SYNTHÈSE

SYNTHÈSE

1. Le cadre de référence

Le document de travail que nous résumons, tout en plaçant la sécurité routière dans le cadre des politiques communautaires, en illustre les différents problèmes dans un enchaînement classique, à savoir qu'un incident est la résultante d'un ou de plusieurs facteurs, à savoir: l'élément humain, le véhicule et l'infrastructure.

L'importance du premier facteur tient aux conditions requises pour la conduite, aux restrictions juridiques et à l'état physique du conducteur; le second facteur se rapporte aux moyens techniques qui, dans la construction du véhicule, peuvent prévenir ou réduire les effets d'un incident et qui sont contrôlés dans le cadre de l'homologation; le troisième facteur se rapporte aux ouvrages de génie civil qu'emprunte la circulation automobile, mais également aux équipements installés, à savoir: la signalisation et la télématique routière, laquelle commence à faire son apparition.

Nous renvoyons au document en vue d'un examen exhaustif du problème, alors que nous nous bornerons dans le présent document aux considérations finales qui situent le problème dans son cadre général.

Les points fondamentaux suivants méritent avant tout d'être soulignés:

- le facteur humain est fondamental dans la dynamique de tout incident, élément sur lequel doit par conséquent porter essentiellement l'attention des autorités chargées de la sécurité routière;

- si le développement technologique, qu'il s'agisse des équipements du véhicule ou de la télématique des transports routiers, contribue largement à la sécurité routière, bien souvent le coût des dispositifs à haute teneur technologique est de nature à en décourager l'installation sur les véhicules de qualité moyenne ou inférieure, notamment pour des raisons de concurrence de prix entre les différentes marques automobiles;

- si la plupart des actions de sécurité routière revêtent une importance nationale, régionale et locale, la Communauté européenne dispose d'une compétence fondamentale en matière d'harmonisation technique des véhicules, laquelle relève de la politique industrielle et du marché unique, dont le rôle stimulant s'exerce dans la recherche scientifique et technologique;

- les États membres ont progressivement reconnu la nécessité d'une intervention communautaire dans le domaine de la sécurité des transports, au travers notamment de la modification de l'article 75 du traité, et pour ce qui se rapporte précisément en à la sécurité routière au travers de l'adhésion à des résolutions et à des programmes communautaires spécifiques; l'harmonisation communautaire dans les domaines relevant de la compétence nationale ou régionale/locale est toutefois assujettie à des évaluations faisant entrer en jeu le principe de subsidiarité.

Ces quatre points constituent le cadre dans lequel est définie la politique communautaire de la sécurité routière qui, soulignons-le, est une politique réalisée au travers des instruments des différentes politiques publiques, dont les objectifs principaux ne sont pas nécessairement la sécurité.

2. Le facteur humain

L'élément humain, indubitablement central, appelle à une meilleure fiabilité du conducteur, notamment au travers de la réduction du taux autorisé d'alcoolémie, dans la mesure où l'alcoolémie est probablement la cause de 20% des décès sur les routes de l'Union, et sachant qu'il s'agit là d'une mesure susceptible d'être plus facilement acceptée par l'opinion publique, outre d'éventuelles autres restrictions comme celle de la vitesse. Dans cette perspective, il convient d'affronter le problème délicat de la conduite sous l'effet de stupéfiants et de médicaments.

À titre préventif, on pourrait établir une différenciation entre les permis en établissant un lien entre la cylindrée du véhicule autorisé et l'expérience du conducteur, tandis que l'instauration du permis à points et la reconnaissance mutuelle des mesures de retrait et de suspension des permis, entre États membres, auraient un effet dissuasif.

Une harmonisation communautaire est souhaitable en tous ces domaines, alors qu'en ce qui concerne les mesures de retrait et de suspension des permis, dans l'état actuel du droit communautaire, le seul instrument juridique potentiel serait un accord entre États membres.

La Communauté pourrait jouer un rôle déterminant en mettant au point un appareillage portable de détection des stupéfiants et des produits pharmaceutiques, alors qu'il serait utile, même au prix d'un effort considérable, d'harmoniser au niveau européen la procédure de relevé des incidents, ce qui permettrait d'exploiter au mieux le système CARE.

3. Le véhicule

En ce qui concerne le véhicule, là où la Communauté apporte une contribution majeure, outre l'adaptation technique des directives existantes et leur élargissement, ainsi que les actions de recherche et de développement relatives aux nouvelles technologies applicables à la sécurité, le problème principal semble être celui de l'élargissement à tous les modèles d'automobile de l'installation des dispositifs les plus avancés. À cette fin, la Communauté européenne peut emprunter la voie de la normalisation, en élargissant le nombre des dispositifs obligatoires en vue de l'homologation, mais des mesures de dégrèvement fiscal à l'achat pourraient se révéler appropriées, de même qu'un accord-cadre avec les compagnies d'assurance en vertu duquel les primes de responsabilité civile tiendraient compte également des dispositifs de sécurité non obligatoires dont serait doté le véhicule assuré.

Aux yeux de l'auteur, il serait important de brider la vitesse des véhicules, dispositif dont l'installation obligatoire sur tous les véhicules pourrait plus largement contribuer à la sécurité que de simples limitations de vitesse, ce qui aboutirait à réduire le nombre d'infractions beaucoup plus efficacement que ne le font les contrôles de police.

4. L'infrastructure routière et la télématique

Si, en ce qui concerne les ouvrages de génie civil, les possibilités d'intervention de la Communauté demeurent limitées, sauf si celles-ci s'insèrent dans le cadre de réseaux transeuropéens, le rôle de la télématique est significatif, tant du point de vue de la recherche et du développement que de l'intégration de systèmes d'autant plus nécessaires que la télématique exige des réseaux, sans négliger les dispositifs installés à bord des véhicules, d'où la nécessité d'une compatibilité sur l'ensemble du territoire de la Communauté. Il conviendrait de prêter une attention particulière à la possibilité d'unifier les systèmes de télépéage avec ceux du guidage automatique, de manière à concilier sécurité et internalisation des coûts externes, rendant cette dernière notion plus acceptable, tout en réduisant les coûts de gestion.

Si le rôle de la Communauté en matière de télématique est fondamental, pour ce qui est des infrastructures, dans une mesure certes moindre, deux instruments d'intervention s'offrent à elle: l'harmonisation technique des réseaux transeuropéens routiers qui s'étend aux voies d'accès, et les fonds structurels qui pourraient assurer le financement de projets sur la seule base d'une vérification de l'impact sur la sécurité, à l'instar de l'impact sur l'environnement.

LA COMUNITÀ EUROPEA E LA SICUREZZA STRADALE

SINTESI

SINTESI

1. Il quadro di riferimento

Il documento di lavoro qui riassunto, oltre a situare la sicurezza stradale nel quadro delle politiche comunitarie, ne illustra i diversi problemi secondo lo schema classico della loro esposizione, cioè secondo il fattore che da solo, o in concorrenza con altri, può determinare un incidente: l'elemento umano, il veicolo e l'infrastruttura.

Il primo assume rilievo per i requisiti necessari alla guida, i limiti legali alla stessa e lo stato fisico del conducente; il secondo per gli accorgimenti tecnici che nella costruzione del veicolo possono prevenire o ridurre gli effetti di un incidente e che vengono disciplinati nell'ambito della omologazione; il terzo riguarda le opere sulle quali si svolge il traffico, ma anche le attrezzature che su questa sono installate: la segnaletica e la telematica stradale, che comincia a fare i primi passi.

Per un'esaustiva illustrazione di queste tematica si fà rinvio al documento, mentre qui riproduciamo le sue considerazioni finali che offrono un quadro generale del problema.

Sembra innanzi tutto opportuno fissare alcuni punti fondamentali:

- il fattore umano è fondamentale nella dinamica di ogni incidente ed è quindi l'elemento sul quale maggiormente si deve concentrare l'attenzione delle autorità preposte alla sicurezza stradale;

- lo sviluppo tecnologico, sia degli equipaggiamenti del veicolo, sia della telematica per il trasporto stradale, fornisce un contributo importante alla sicurezza stradale, ma spesso i costi dei dispositivi a maggiore contenuto tecnologico sono tali da scoraggiarne l'istallazione sui veicoli del segmento medio o inferiore, essenzialmente per ragioni di concorrenza sul prezzo tra le case automobilistiche;

- Mentre la maggior parte delle azioni di sicurezza stradale hanno una rilevanza nazionale, regionale e locale, la Comunità Europea ha una competenza fondamentale nell'armonizzazione tecnica dei veicoli, che rientra nella politica industriale e del mercato unico e svolge un ruolo propulsivo nella ricerca scientifica e tecnologica;

- Gli Stati membri hanno dimostrato un progressivo riconoscimento della necessità di un intervento comunitario nelle questione della sicurezza dei trasporti, in particolare attraverso la modifica dell'art. 75 del Trattato, e più specificatamente di quella stradale attraverso l'adesione a risoluzioni ed a specifici programmi comunitari; nondimeno, l'armonizzazione comunitaria nelle materie che rientrano nella sfera nazionale o dei livelli di governo sub-nazionali è soggetta a valutazioni di sussidiarietà discrezionali.

Questi quattro punti rappresentano il quadro nel quale si colloca la politica comunitaria della sicurezza stradale che è, occorre sottolinearlo, una politica che si realizza attraverso gli strumenti di diverse politiche pubbliche i cui obiettivi principali non sono necessariamente la sicurezza.

2. Il fattore umano

Senza dubbio la centralità dell'elemento umano impone di rendere il guidatore più affidabile in particolare attraverso la riduzione del tasso alcoolemico consentito, in quanto l'alcoolemia è probabilmente la causa del 20% dei morti sulle strade dell'Unione ed in quanto si tratta di una misura di più facile accettazione da parte dell'opinione pubblica di quanto possano essere altre limitazioni come quella della velocità. Nella stessa prospettiva è necessario affrontare lo spinoso problema della guida sotto l'effetto di stupefacenti e medicinali.

Una funzione preventiva può essere svolta da una differenziazione delle patenti che colleghi la cilindrata del veicolo autorizzato all'esperienza del guidatore, mentre l'introduzione della patente a punti ed il mutuo riconoscimento dei provvedimenti di ritiro e sospensione delle patenti tra gli Stati membri avrebbe un effetto di deterrente.

Su questi temi è auspicabile un'armonizzazione comunitaria, mentre per quanto riguarda i provvedimenti di ritiro e sospensione della patente, allo stato attuale del diritto comunitario, lo strumento giuridico non può che essere un accordo tra gli Stati membri.

Un apporto fondamentale della Comunità può essere fornito nello sviluppo di apparecchiature portatili per la rilevazione di sostanze stupefacenti e farmaci, mentre sarebbe utile, anche se comporta un notevole sforzo, un'armonizzazione a livello europeo della modulistica di rilevazione degli incidenti, che consentirebbe di utilizzare CARE al meglio delle sue possibilità.

3. Il veicolo

Sul piano dei veicoli, che è quello nel quale maggiore è il contributo fornito dalla Comunità, oltre all'adeguamento tecnico delle direttive esistenti ed al loro ampliamento, nonché agli interventi di ricerca e sviluppo relativi alle nuove tecnologie applicate alla sicurezza, il problema principale sembra quello di diffondere l'istallazione dei più avanzati dispositivi su tutti i modelli d'auto. Per conseguire questo risultato la Comunità Europea può perseguire la via normativa, ampliando il numero dei dispositivi obbligatori per l'omologazione, ma misure di sgravio fiscale all'acquisto potrebbero essere adeguate, così come un'accordo quadro con le compagnie di assicurazione in base al quale i premi RCA tengano conto anche dei dispositivi di sicurezza non obbligatori, di cui il veicolo assicurato è dotato.

Un dispositivo che a chi scrive pare importante sono i limitatori di velocità, la cui installazione obbligatoria su tutti i veicoli potrebbe dare un contributo alla sicurezza maggiore di una riduzione del limite di velocità, riducendo le infrazioni molto di più che i controlli di polizia.

4. Infrastruttura viaria e telematica

Mentre sulle opere civili le possibilità d'intervento della Comunità restano limitate se non per quanto riguarda le opere inserite nelle reti transeuropee, sulla telematica il suo ruolo è significativo, sia dal punto di vista della ricerca e dello sviluppo, sia dal punto di vista dell'integrazione dei sistemi tanto più necessaria, in quanto la telematica richiede attrezzature di rete, ma anche dispositivi istallati sui veicoli, imponendo quindi una compatibilità dei secondi con le prime in tutto il territorio comunitario. Una particolare attenzione dovrebbe essere posta alla possibilità di unificare i sistemi di telepedaggio con quelli di guida automatica in modo tale da collegare sicurezza ed internalizzazione dei costi esterni e rendere la seconda più accettabile, riducendo contestualmente i costi di gestione.

Se il ruolo della Comunità sulla telematica è fondamentale, quello sulle infrastrutture, per quanto limitato, offre due strumenti d'intervento:.l'armonizzazione tecnica della rete transeuropea delle strade, che si estende alle vie di accesso ed i fondi strutturali che potrebbero finanziare progetti solo sulla base di una verifica dell'impatto di sicurezza analogo a quello ambientale.

DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN DE VERKEERSVEILIGHEID

SAMENVATTING

SAMENVATTING

1. Referentiekader

Het hier samengevatte werkdocument behandelt de verkeersveiligheid in het kader van het communautaire beleid en licht op klassieke wijze de verschillende problemen ervan toe, t.w. aan de hand van de factoren die alleen of samen met andere tot een ongeval kunnen leiden: menselijke fouten, het voertuig en de infrastructuur.

De eerstgenoemde factor houdt verband met de voor het besturen noodzakelijke voorwaarden, de wettelijke voorschriften terzake en de lichamelijke toestand van de bestuurder, de tweede met de technische uitrusting van het voertuig die de gevolgen van een ongeval kan voorkomen of beperken en die bij de goedkeuring wordt geregeld, terwijl de derde te maken heeft met de vervoersinfrastructuur, maar ook de apparaten die hierop zijn geïnstalleerd: verkeerstekens en verkeerstelematiek, waarmee een eerste begin is gemaakt.

Voor een uitvoerige uiteenzetting over dit onderwerp zij verwezen naar het document, terwijl hier de conclusies ervan worden gegeven om een algemeen beeld van de kwestie te krijgen.

In de eerste plaats moeten enkele fundamentele punten worden vastgesteld:

- De menselijke factor is van fundamenteel belang bij de dynamiek van ieder ongeval en hieraan moeten de voor de verkeersveiligheid bevoegde instanties de meeste aandacht wijden;

- De technologische ontwikkeling, zowel van de uitrusting van het voertuig als van de verkeerstelematiek, levert een belangrijke bijdrage tot de verkeersveiligheid, maar dikwijls zijn de kosten voor de meest geavanceerde technologische voorzieningen zodanig dat de installatie ervan op voertuigen van de midden- of lagere categorie, voornamelijk om redenen van prijsconcurrentie tussen de automobielfabrieken, wordt ontmoedigd;

- Terwijl het merendeel van de maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid van nationale, regionale en plaatselijke draagwijdte is, heeft de Europese Gemeenschap een fundamentele taak bij de technische harmonisatie van de voertuigen, die onder het industriebeleid en de gemeenschappelijke markt valt en een stimulerende rol speelt bij het wetenschappelijk en technologisch onderzoek;

- De lidstaten zijn geleidelijk steeds meer gaan inzien dat een communautair optreden is vereist ten aanzien van de kwestie van de veiligheid van het vervoer, met name door wijziging van artikel 75 van het Verdrag, en vooral van de verkeersveiligheid door middel van resoluties en specifieke communautaire programma's. De communautaire harmonisatie op de gebieden die onder de nationale of subnationale bevoegdheid vallen vereist echter een evaluatie van de besluitvormingssubsidiariteit.

Deze vier punten vertegenwoordigen het kader voor het communautaire verkeersveiligheidsbeleid, waarbij erop zij gewezen dat dit een beleid is dat wordt gevoerd met behulp van de instrumenten van de verschillende overheidsbeleidsmaatregelen die als voornaamste doelstelling niet noodzakelijkerwijs de veiligheid hebben.

2. De menselijke factor

De centrale positie van de menselijke factor vereist ongetwijfeld dat de bestuurder vooral door de verlaging van het toegestane alcoholgehalte betrouwbaarder wordt, aangezien dronkenschap waarschijnlijk de oorzaak is van 20% van de dodelijke verkeersongevallen in de Unie en omdat dit een maatregel is die door publieke opinie gemakkelijker wordt aanvaard dan andere beperkingen, zoals bijvoorbeeld van de snelheid. Op dezelfde manier moet het moeilijke probleem van het rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen worden aangepakt.

Een preventieve maatregel kan de differentiatie van de rijbewijzen zijn, waarbij de cilinderinhoud van het voertuig wordt aangepast aan de ervaring van de bestuurder, terwijl de invoering van het puntenrijbewijs en de wederzijdse erkenning van de intrekking en opschorting van rijbewijzen tussen de lidstaten een afschrikkend effect zouden hebben.

Voor deze gevallen is communautaire harmonisatie wenselijk, terwijl voor het intrekken en opschorten van het rijbewijs bij de huidige stand van de communautaire wetgeving het juridische instrument alleen een overeenkomst tussen de lidstaten kan zijn.

De Gemeenschap kan een fundamentele bijdrage leveren door de ontwikkeling van draagbare apparatuur voor het aantonen van drugs en geneesmiddelen, terwijl communautaire harmonisatie van de wijze van onderzoek bij ongevallen nuttig zou zijn, ook al vereist dit aanzienlijke inspanningen, waarbij de communautaire databank inzake verkeersongevallen CARE de beste diensten zou bewijzen.

3. Het voertuig

Op het gebied van de voertuigen is de door de Gemeenschap geleverde bijdrage het grootst; behalve de technische aanpassing en de uitbreiding van de bestaande richtlijnen, alsmede onderzoek naar en ontwikkeling van nieuwe op de veiligheid toegepaste technologieën, betreft het voornaamste probleem het ingang doen vinden van de installatie van de meest geavanceerde apparatuur op alle automodellen. Voor het bereiken van dit resultaat kan de Europese Gemeenschap voortgaan op de weg van de wetgeving door de uitbreiding van het aantal eisen voor de goedkeuring, maar verlaging van de belasting bij de aankoop zou ook geschikt zijn, evenals een kaderovereenkomst met de verzekeringsmaatschappijen, op grond waarvan de wettelijke-aansprakelijkheidspremies o.a. rekening houden met de niet-verplichte veiligheidsvoorzieningen, waarvan het verzekerde voertuig is voorzien.

Van belang hierbij zouden de snelheidsbeperkers kunnen zijn, waarvan de verplichte installatie op alle voertuigen meer zou kunnen bijdragen tot de veiligheid dan het verlagen van de maximumsnelheid, waarbij het aantal overtredingen veel meer dan door controles van de politie zou verminderen.

4. Wegeninfrastructuur en telematiek

Terwijl bij de openbare werken de mogelijkheden voor interventie van de Gemeenschap beperkt blijven, afgezien van de werken in verband met de Trans-Europese netwerken, is haar rol bij de telematiek belangrijk, zowel uit het oogpunt van onderzoek en ontwikkeling, als van de harmonisatie van de systemen die des te noodzakelijker wordt naarmate de telematiek netuitrustingen nodig heeft, maar tevens op voertuigen geïnstalleerde voorzieningen, waarbij dus onderlinge verenigbaarheid op het gehele communautaire grondgebied is vereist. Bijzondere aandacht verdient de mogelijkheid om de elektronische tolheffing zodanig aan te passen aan de automatische besturing, dat veiligheid en het internaliseren van de externe kosten met elkaar worden verbonden en laatstgenoemde meer aanvaardbaar wordt door tegelijkertijd de beheerskosten te verlagen.

De rol van de Gemeenschap bij de telematiek is van fundamenteel belang, terwijl haar rol bij de infrastructuur, ondanks dat deze beperkt is, twee interventie-instrumenten biedt: de technische harmonisatie van het transeuropese wegennet, die zich uitstrekt tot de toegangsmogelijkheden, en de structuurfondsen die alleen projecten zouden moeten financieren op grond van een evaluatie van de gevolgen voor de veiligheid, op dezelfde wijze als bij het milieu geschiedt.

A COMUNIDADE EUROPEIA E A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

SÍNTESE

SÍNTESE

1. O quadro de referência

O documento de trabalho aqui sintetizado, para além de situar a segurança rodoviária no âmbito das políticas comunitárias, apresenta os seus vários problemas de acordo com e esquema clássico, isto é, que um factor, por si só, ou em concomitância com outros, pode provocar um acidente: o elemento humano, o veículo e a infra-estrutura.

A importância do primeiro factor decorre dos requisitos necessários para a condução, os limites legais da mesma e o estado físico do condutor; no que respeita ao segundo, as medidas técnicas que na construção do veículo podem prevenir ou reduzir os efeitos de um acidente e que são controladas no âmbito da homologação; o terceiro diz respeito às áreas sobre as quais circula o tráfego, mas também ao equipamento que nas mesmas é instalado: a sinalização e a telemática rodoviária, que começa a dar os primeiros passos.

Para uma análise exaustiva desta matéria remete-se para o documento, enquanto que aqui se reproduzem as suas considerações finais que definem a situação.

Considera-se antes de mais necessário estabelecer alguns pontos fundamentais:

- o factor humano é fundamental na dinâmica de qualquer acidente e é, consequentemente, o elemento sobre o qual as autoridades responsáveis pela segurança rodoviária devem concentrar a sua atenção;

- o desenvolvimento tecnológico, quer dos equipamentos do veículo, quer da telemática para o transporte rodoviário, contribui de um modo significativo para a segurança rodoviária, mas muitas vezes o custo dos dispositivos tecnologicamente mais avançados desencoraja a sua instalação em veículos de qualidade média ou inferior, essencialmente por razões de concorrência dos preços praticados pelas várias marcas de automóveis.

- enquanto que a maioria das acções ligadas à segurança rodoviária se revestem de uma importância nacional, regional e local, a Comunidade europeia dispõe de uma competência fundamental em matéria de harmonização técnica dos veículos, que se enquadra na política industrial e do mercado único e desempenha um papel propulsor na investigação científica e tecnológica;

- os Estados-Membros deram provas de um reconhecimento progressivo da necessidade de uma intervenção comunitária no domínio da segurança dos transportes, em particular através da modificação do artigo 75º do Tratado, e mais especificamente da segurança rodoviária através da adesão a resoluções ou a programas comunitários específicos; para além disso, a harmonização comunitária nestas matérias que são da competência nacional ou dos níveis de governo sub-nacionais é submetida a avaliações discricionárias de subsidiariedade.

Estas quatro pontos constituem o quadro no qual se insere a política comunitária da segurança rodoviária que é, importa salientar, uma política realizada através dos instrumentos de várias políticas públicas, cujos objectivos principais não são necessariamente a segurança.

2. O factor humano

A indubitável importância do elemento humano impõe a necessidade de tornar o condutor mais fiável em especial através da redução da taxa de alcoolemia permitida, na medida em que a alcoolemia é provavelmente a causa de 20% das mortes nas estradas da União e porque se trata de uma medida mais facilmente aceitável pela opinião pública do que outras limitações tais como a da velocidade. Nesta perspectiva é necessário enfrentar o delicado problema da condução sob o efeito de estupefacientes e de medicamentos.

A título preventivo poderia estabelecer-se uma diferenciação entre as cartas de condução em função da cilindrada do veículo autorizado e da experiência do condutor, enquanto que a introdução da carta de condução com pontos e o reconhecimento recíproco das medidas de retirada e suspensão das cartas de condução entre os Estados-Membros teria um efeito dissuasivo.

Sobre estas questões é necessário proceder a uma harmonização comunitária, enquanto que no que respeita às medidas de retirada ou suspensão da carta de condução, no actual estado do direito comunitário, o único instrumento jurídico possível é um acordo entre os Estados-Membros.

Um contributo fundamental da Comunidade poderá ser o desenvolvimento de equipamentos portáteis para a detecção de substâncias estupefacientes e medicamentos enquanto que seria útil, embora implique um esforço considerável, uma harmonização a nível europeu do processo de levantamento dos acidentes, que permitiria utilizar o programa CARE em todas as suas potencialidades.

3. O veículo

No que respeita aos veículos, relativamente aos quais a Comunidade mais pode contribui, para além da adaptação técnica das directivas existentes e do seu alargamento, bem como das acções de investigação e desenvolvimento relativas às novas tecnologias aplicadas à segurança, o principal problema parece ser o de alargar a instalação dos dispositivos mais avançados a todos os modelos de automóveis. Para obter este resultado a Comunidade europeia poderá optar pela via legislativa, ampliando o número de dispositivos obrigatórios para a homologação, adoptando medidas de desagravo fiscal para a aquisição, bem como a elaboração de um acordo-quadro com as companhias de seguros com base no qual os prémios de responsabilidade civil automóvel (RCA) terão em consideração os dispositivos de segurança não obrigatórios de que o veículo segurado dispõe.

Um dispositivo que ao autor parece importante são os limitadores de velocidade, cuja instalação obrigatória em todos os veículos poderia contribuir para uma maior segurança do que uma redução do limite de velocidade, o que permitiria reduzir o número das infracções muito mais eficazmente do que os controlos da polícia.

4. Infra-estrutura viária e telemática

Enquanto que no que respeita às obras de construção civil, as possibilidades de intervenção da Comunidade são limitadas excepto no que respeita às obras que se inserem nas redes transeuropeias, no que respeita à telemática o seu papel é significativo, quer do ponto de vista da investigação e desenvolvimento, quer do ponto de vista da integração dos sistemas tanto mais necessária quanto a telemática exige equipamentos de rede, mas também dispositivos instalados nos veículos, impondo assim uma compatibilidade destes com as primeiras em todo o território comunitário. Deveria ser dada especial atenção à possibilidade de unificar os sistemas de teleportagem com os da condução automática de forma a conciliar a segurança e a internalização dos custos externos e tornar a segunda mais aceitável, reduzindo contextualmente os custos de gestão.

Se o papel da Comunidade no que respeita à telemática é fundamental, o das infra-estruturas, embora limitado, oferece dois instrumentos de acção: a harmonização técnica da rede transeuropeia das estradas, extensiva às vias de acesso, e os Fundos Estruturais que poderão financiar projectos apenas com base numa avaliação do impacto de segurança análoga à que é praticada para o meio ambiente.

EUROPEISKA GEMENSKAPEN OCH VÄGTRAFIKSÄKERHETEN

SAMMANFATTNING

SAMMANFATTNING

1. Ramar för trafiksäkerhetsarbetet

Det arbetsdokument som här sammanfattas definierar gemenskapens politiska arbete kring vägtrafiksäkerheten och åskådliggör olika problemområden enligt klassisk modell, dvs. med utgångspunkt från de olika faktorer som var för sig eller i samverkan kan föranleda en trafikolycka: människan, fordonet och infrastrukturen.

Den mänskliga faktorn tydliggörs genom behörighetskraven för bilkörning, trafikregler och förarens fysiska tillstånd. Fordonets roll tydliggörs genom förebyggande teknik i fordonets konstruktion som kan förhindra eller minska effekterna av en olycka och som regleras genom typgodkännande. Infrastrukturen avser ytor och anläggningar för vägtrafik, samt vid dessa installerad utrustning såsom signalsystem och telematiktillämpningar, områden där den tekniska utvecklingen nyligen tagit fart.

För en uttömmande beskrivning av dessa teman hänvisas till arbetsdokumentet. Nedan återges slutliga beaktanden för en översikt av problematiken.

Låt oss först fastställa några grundläggande punkter:

- Den mänskliga faktorn är en central faktor bakom de flesta olyckor och är således något som trafiksäkerhetsansvariga myndigheter bör ägna störst uppmärksamhet.

- Den tekniska utvecklingen, både vad gäller fordonens utrustning och telematiktillämpningar för vägtransport, bidrar väsentligt till trafiksäkerheten. För den mest avancerade tekniken är kostnaderna dock ofta så höga att detta motverkar en sådan installering på fordon i låg- och mellanprisklass. Detta beror framför allt på priskonkurrensen mellan bilfabrikanterna.

- Medan de flesta åtgärderna för vägtrafiksäkerhet vidtas på nationell, regional eller lokal nivå, innehar Europeiska gemenskapen en central roll vad gäller teknisk harmonisering av fordon. Denna ingår i den gemensamma industri- och marknadspolitiken och utgör en drivande kraft inom vetenskaplig och teknisk forskning.

- Medlemsstaterna har visat prov på en ökande insikt om nödvändigheten av gemensamma åtgärder för att förbättra transportsäkerheten, särskilt genom ändringen av artikel 75 i fördraget. Insikten om det särskilda behovet av förbättrad vägtrafiksäkerhet framgår av uppslutningen kring resolutioner och kring gemenskapens särskilda handlingsprogram för trafiksäkerhet. Likväl beaktas subsidiaritetsprincipen noga vid harmoniseringen av de områden som omfattas av nationell, regional och lokal lagstiftning.

Dessa fyra punkter definierar ramarna för gemenskapens politik för en förbättrad vägtrafiksäkerhet. Det bör understrykas att denna politik genomförs genom olika offentliga politiska instrument, vars huvudsakliga syften inte nödvändigtvis är en förbättrad säkerhet.

2. Den mänskliga faktorn

Den mänskliga faktorns centrala ställning i sammanhanget gör att stor vikt bör läggas vid att göra föraren mer tillförlitlig, i synnerhet genom en sänkning av gränsen för tillåten alkoholkoncentration i blodet, eftersom alkoholpåverkan förmodligen är orsak till 20 % av dödsfallen på vägarna inom EU. Detta är också en åtgärd som lättare kan accepteras av allmänheten, i jämförelse med andra restriktioner som till exempel hastighetsbegränsningar. I samband med detta är det också nödvändigt att angripa den intrikata problematiken kring bilkörning under påverkan av narkotiska och medicinska preparat.

En åtgärd i preventivt syfte skulle kunna vara en differentiering av körkorten, som ställer högsta tillåtna cylindervolym i relation till förarens erfarenhet, medan ett införande av körkort med straffpunktsystem och ett ömsesidigt erkännande mellan medlemsstaterna av regler för definitiv och temporär återkallelse av körkort skulle kunna ha avskräckande effekt.

Inom dessa områden är en harmonisering inom gemenskapen önskvärd, men vad gäller regler för definitiv och temporär återkallelse av körkort kan den juridiska handlingen, enligt nuvarande gemenskapsrätt, endast utgöras av en överenskommelse mellan medlemsstaterna.

Gemenskapen skulle på ett viktigt sätt kunna bidra till trafiksäkerheten genom utvecklandet av bärbar utrustning för påvisande av narkotiska och medicinska substanser. Det skulle dessutom vara värdefullt, även om det innebär ett omfattande arbete, att på europeisk nivå harmonisera underlagen för sammanställning av olycksstatistik, vilket skulle tillåta ett optimalt utnyttjande av gemenskapsdatabasen CARE.

3. Fordonet

Gemenskapen har störst möjlighet att påverka säkerheten på fordonsnivå. Utöver problematiken kring teknisk anpassning till och utvidgad giltighet för redan existerande direktiv samt åtgärder för forskning och utveckling av ny säkerhetsteknik, förefaller huvudproblemet vara att sprida praxis att installera den mest avancerade säkerhetstekniken i alla bilmodeller. För att uppnå detta kan den europeiska gemenskapen välja en normativa väg och utöka antalet obligatoriska säkerhetsmekanismer för typgodkännande av fordonet. Andra lämpliga åtgärder skulle kunna vara lägre beskattning vid fordonsköp samt en ramöverenskommelse med försäkringsbolagen enligt vilken man vid beräkning av trafikförsäkringspremier tar hänsyn till även icke-obligatorisk säkerhetsteknik som fordonet är utrustat med.

En teknisk lösning som skulle kunna få en viktig betydelse är fartbegränsare. En obligatorisk installering av sådan apparatur i alla fordon skulle kunna bidra till en ökad säkerhet i högre grad, än sänkningar av högsta tillåtna hastigheter och reducera antalet lagöverträdelser i betydligt större omfattning än poliskontroller.

4. Infrastruktur för vägnät och telematik

Gemenskapen har begränsat inflytande över de allmänna vägnäten, bortsett från de anläggningar som ingår i transeuropeiska vägnät. Den spelar däremot en betydande roll vad gäller telematiken. Gemenskapen har här en viktig roll såväl för forskning och utveckling som för integreringen av telematiksystemen. Det senare är av desto större vikt då telematiksystemen förutsätter både nätverkskonstruktioner och apparatur som installeras i fordonen och detta i sin tur förutsätter att fordonsapparaturen är kompatibel med telematiksystemen inom hela gemenskapens territorium. Här bör man särskilt uppmärksamma möjligheten att samordna systemen för vägavgifter och automatisk styrning så att säkerheten förenas med en internalisering av de yttre kostnaderna, vilket skulle höja acceptansen för de automatiska systemen eftersom driftskostnaderna samtidigt minskar.

Om gemenskapen spelar en avgörande roll inom telematikområdet, ger dess om än begränsade roll vad gäller infrastrukturen ändå två möjligheter till insatser: teknisk harmonisering av transeuropeiska vägnät, även inbegripande tillträdet till dessa nät, samt strukturfondernas finansiering av projekt efter granskning av projektens inverkan på säkerheten, analogt med en miljökonsekvensanalys.