ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 19.3.2008
SEC(2008) 350

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

συνοδευτικό της

Πρότασης για

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας

ΣΥΝΟΨΗ ΤΗ¦ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

{COM(2008) 151 τελικό}
{SEC(2008) 351}

Περίληψη

1 Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη πραγματοποιήθηκε από τα αρχικά στάδια του έργου. Το 2004, βάσει του έργου SARTRE 3 (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe - Κοινωνική στάση στους κινδύνους της οδικής κυκλοφορίας στην Ευρώπη*), που συγχρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ζητήθηκε η άποψη 24.000 Ευρωπαίων πολιτών για την επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Στις 20 Ιουλίου 2006 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση με την ομάδα εμπειρογνωμόνων που είχε συστήσει η Επιτροπή με βάση τη σύσταση της 21ης Οκτωβρίου 2003[1], προκειμένου να συζητηθούν οι στόχοι και το πεδίο εφαρμογής της κανονιστικής δράσης σε κοινοτικό επίπεδο.

Ανοικτή διαβούλευση πραγματοποιήθηκε μέσω του ιστότοπου "Europa" από τις 6 Νοεμβρίου 2006 έως τις 19 Ιανουαρίου 2007. Συνολικά ελήφθησαν 54 απαντήσεις. Τα αποτελέσματα διατίθενται στην εξής ηλεκτρονική διεύθυνση:
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm. Συνάντηση με τους ενδιαφερόμενους πραγματοποιήθηκε στις 27 Φεβρουαρίου 2007, στην οποία είχαν κληθεί όλοι όσοι είχαν αποστείλει σχόλια και όλα τα κράτη μέλη.

Η Επιτροπή απηύθυνε ερωτηματολόγιο στις δυνάμεις της τροχαίας στην Ευρώπη με σκοπό να συγκεντρώσει πληροφορίες για την επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη. Στο ερωτηματολόγιο απάντησαν 21 χώρες, με βάση τις απαντήσεις των οποίων πραγματοποιήθηκε συζήτηση στρογγυλής τραπέζης, όπου κλήθηκαν εκπρόσωποι της τροχαίας να εκφράσουν τις απόψεις τους σχετικά την ανάληψη κοινοτικής δράσης[2].

Γνωμοδότησαν εκπρόσωποι κυβερνήσεων και δημοσίων αρχών (κυρίως των μεταφορών, εσωτερικών, της αστυνομίας και της δικαιοσύνης), εταιριών και ομοσπονδιών της βιομηχανίας στον τομέα των μεταφορών, επιχειρήσεις οδικών υποδομών, οργανισμοί έρευνας και μελετών, ενώσεις χρηστών και μεμονωμένα άτομα.

Η συντριπτική πλειονότητα εμπειρογνωμόνων και ενδιαφερομένων συμφώνησε ότι είναι αναγκαία η συνεχής επιβολή του νόμου σε παραβάσεις οδικής κυκλοφορίας, τόσο επί της ουσίας όσο και επί της διαδικασίας, ώστε να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια. Όσον αφορά τις παραβάσεις που πρέπει να αντιμετωπισθούν σε κοινοτικό επίπεδο, οι συνομιλητές τόνισαν ότι η πρόταση πρέπει να καλύψει τις παραβάσεις, οι οποίες είναι γνωστό ότι αποτελούν τις κύριες αιτίες θανάτου, δηλαδή την υπέρβαση ταχύτητας, την οδήγηση σε κατάσταση μέθης και τη μη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Το πεδίο αυτό ενδεχομένως θα επεκταθεί και σε άλλες παραβάσεις. Στην πράξη, όλοι οι συνομιλητές συμφώνησαν ότι οι κοινοτικές δράσεις επιβολής του νόμου δεν πρέπει να περιορισθούν στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο, αλλά στο οδικό δίκτυο της ΕΕ συνολικά. Το 70% των συνομιλητών τάχθηκε υπέρ της χρηματοδότησης της κοινοτικής δράσης της διασυνοριακής επιβολής του νόμου σε συνδυασμό με την πιο οργανωμένη ανταλλαγή ορθών πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών που οργανώνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

---

[1] Σύσταση 2004/345/ΕΚ της 21ης Οκτωβρίου 2003 για την επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας, (ΕΕ L αριθ. 111 της 17.4.2004, σ. 75 και διορθωτικό στην ΕΕ L 120 της 24.4.2004, σ. 65).

[2] Έρευνα της TISPOL σχετικά με τις πρακτικές επιβολής στην Ευρώπη – 25 Οκτωβρίου 2007.

Το Συμβούλιο εκτίμησης των επιπτώσεων

Στις 8 Μαΐου 2007, το Συμβούλιο εκτίμησης των επιπτώσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξέδωσε γνώμη σχετικά με την προκαταρκτική έκδοση της παρούσας έκθεσης εκτίμησης των επιπτώσεων. Στη γνώμη του, το Συμβούλιο δήλωσε ότι η έκθεση παρέχει ποσοτικοποιημένα στοιχεία εκτίμησης μέρους του κόστους και του οφέλους για κάθε επιλογή, επεσήμανε δε ταυτόχρονα με σαφήνεια τις παραδοχές που χρησιμοποιούνται και τα αντίστοιχα περιθώρια αβεβαιότητας.

Το Συμβούλιο προέβη στις εξής συστάσεις:

- στην έκθεση εκτίμησης των επιπτώσεων (ΕΕΕ) πρέπει να γίνει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των δύο διαφορετικών θεμάτων που πραγματεύεται: βελτίωση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου και εναρμονισμένα πρότυπα επιβολής του νόμου·

- η ΕΕΕ πρέπει να περιέχει περισσότερες πληροφορίες για τα προτεινόμενα εναρμονισμένα πρότυπα επιβολής του νόμου·

- οι πολιτικές επιλογές πρέπει να αποσαφηνισθούν περισσότερο·

- η ΕΕΕ πρέπει να επεξηγεί περισσότερο το πεδίο εφαρμογής.

Η παρούσα έκδοση της έκθεσης εκτίμησης των επιπτώσεων αναδιατυπώθηκε προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι ανωτέρω συστάσεις.

2 Ορισμός του προβλήματος

Στη Λευκή Βίβλο της[3] για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών του 2001, η Επιτροπή είχε προτείνει να θέσει η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση ως στόχο της τη μείωση του αριθμού θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ έως το 2010. Έτσι, ο στόχος αυτός περιλήφθηκε στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια που εγκρίθηκε το 2003[4] και υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο[5] και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο[6].

Καίριο στοιχείο της στρατηγικής αυτής είναι να ενθαρρυνθούν οι χρήστες της οδού να βελτιώσουν τη συμπεριφορά τους με συμμόρφωσή τους στους βασικούς κανόνες οδικής ασφάλειας. Για να εξασφαλισθεί η τήρηση του νόμου, χρειάζεται επιβολή και παρακολούθηση των παραβάσεων. Οι έλεγχοι πρέπει να είναι συστηματικοί, οι κυρώσεις αποτελεσματικές και να εφαρμόζονται σε όλους τους παραβάτες, όχι μόνον στους κατοίκους. Αυτό ισχύει ιδίως για την τήρηση των ορίων ταχύτητας και αλκοολαμίας και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Αυτές οι παραβάσεις είναι οι κύριοι τρεις «δολοφόνοι» στους δρόμους. Η αποτελεσματική επιβολή του νόμου σε εθνικό και σε κοινοτικό επίπεδο θα μπορούσε να αφορά και άλλες παραβάσεις που επίσης θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια. Στην μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων που πραγματοποιήθηκε από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες

---

3 Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών, COM(2001) 370 της 12.9.2001.

4 Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια – Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010 : ένα ζήτημα που μας αφορά όλους, COM(2003) 311 της 2.6.2003.

5 Συμπεράσματα του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών της 5ης Ιουνίου 2003, έγγραφο 9686/03 (δελτίο τύπου 146), σ. 22.

6 Ψήφισμα της 12ης Φεβρουαρίου 2003, (ΕΕ C 43E της 19.2.2004, σ. 250).

επιβεβαιώνεται ότι η υπέρβαση ταχύτητας, η οδήγηση σε κατάσταση μέθης και η μη χρήση της ζώνης ασφαλείας, τόσο ως προς τον αριθμό θανάτων, όσο και ως προς τη σοβαρότητα των ατυχημάτων, διαδραματίζουν μείζονα ρόλο στους θανάτους από τροχαία ατυχήματα. Στην Ευρώπη των 25, εκτιμήθηκε ότι η υπέρβαση ταχύτητας ευθύνεται για 12.400 θανάτους, αριθμός που αντιπροσωπεύει περίπου το 30% του συνόλου των θανάτων, και η οδήγηση σε κατάσταση μέθης για 10.800 θανάτους, αριθμός που αντιπροσωπεύει το 25% του συνόλου των θανάτων. Η μη χρήση της ζώνης ασφαλείας επιδρά στη σοβαρότητα των επιπτώσεων εντός ατυχήματος. Εκτιμήθηκε ότι ευθύνεται για 7.300 θανάτους, αριθμός που αντιπροσωπεύει το 17% των θανάτων. Όλοι αυτοί οι θάνατοι αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το ήμισυ του συνόλου των θανάτων.

Σήμερα, μετά από περισσότερο από τρία χρόνια από την έκδοση της σύστασης της Επιτροπής, πρέπει να σημειωθούν τρία βασικά γεγονότα:

– Στον ενδιάμεσο απολογισμό του Ευρωπαϊκού προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια της 22ας Φεβρουαρίου 2006[7], καταδεικνύεται ότι η πρόοδος που σημειώθηκε το 2005 δεν θα επιτρέψει να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης των ατυχημάτων κατά 50%, εάν συνεχισθεί η τρέχουσα τάση. Η μείωση θα είναι μόνον 40%. Επιπλέον, μέχρι τον Αύγουστο του 2006, η τάση ήταν ενθαρρυντική αλλά από τον Σεπτέμβριο του 2006 άλλαξε. Από το 2005 έως το 2006, οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα αυξήθηκαν σε όλα σχεδόν τα κράτη μέλη από 2% σε 30%[8]. Η τάση αυτή επιβεβαιώνεται από τα χαμηλά ποσοστά μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων έως τον Οκτώβριο του 2007 στα περισσότερα κράτη μέλη.

– Η επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας ποικίλλει αισθητά ανάλογα με το κράτος μέλος, τα δε κράτη μέλη έχουν επίσης διαφορετικά ιστορικά οδικής ασφάλειας. Ο κίνδυνος θανάτου από τροχαίο ατύχημα είναι σχεδόν πενταπλάσιος σε ορισμένα κράτη μέλη σε σύγκριση με άλλα.

– Για τις οδικές παραβάσεις που διαπράττονται από μη κατοίκους παραβάτες συχνά δεν επιβάλλονται κυρώσεις, ή οι κυρώσεις συχνά δεν εκτελούνται.

Τρέχουσα κατάσταση στα κράτη μέλη

Η επιβολή του νόμου ποικίλλει αισθητά ανάλογα με το κράτος μέλος. Για την *υπέρβαση ταχύτητας*, στο διάστημα 2001-2003, ενώ στην Πορτογαλία ελέγχθηκε μόνον το 9 % των οδηγών, στις Κάτω Χώρες ελέγχθηκε το 46%. Για την *οδήγηση σε κατάσταση μέθης*, στην Ιταλία ελέγχθηκε μόνον το 4% των οδηγών, ενώ στην Φινλανδία το 38%. Για τη *χρήση της ζώνης ασφαλείας*, δεν διατίθενται σήμερα ποσοστά επιβολής του νόμου. Τα ποσοστά χρήσης της ζώνης ασφαλείας κυμαίνονται από 36% έως 91% στις αστικές περιοχές. Αυτό οδηγεί σε αισθητές διαφορές στις αντιλήψεις που έχουν οι οδηγοί. Σύμφωνα με το *SARTRE* 3[9], ενώ περισσότερο από το ένα τρίτο του συνόλου των οδηγών στο ΗΒ νομίζουν ότι θα ελεγχθούν για υπέρβαση ταχύτητας, το 3% των οδηγών στη Σουηδία νομίζουν ότι παρακολουθείται η ταχύτητά τους. Όσον αφορά την οδήγηση σε κατάσταση μέθης, το 27% των οδηγών στη Σλοβενία και κάτω του 1% των οδηγών στην Ιρλανδία αναμένουν ότι θα ελεγχθούν.

---

7 Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια - ενδιάμεσος απολογισμός, COM(2006) 74 της 22.2.2006.

8 CARE (ευρωπαϊκή βάση δεδομένων για τα τροχαία ατυχήματα), 6 Νοεμβρίου 2007.

9 Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) κ.α. : European Drivers and Road Risk, SARTRE 3 (Ιούνιος 2004).

Το ποσοστό των μη κατοίκων στην οδική κυκλοφορία κρίνεται ότι είναι περίπου 5% για τις χώρες όπου υπάρχουν στοιχεία[10]. Το ποσοστό των μη κατοίκων οδηγών που διαπράττουν παραβάσεις για υπέρβαση ταχύτητας κυμαίνεται από 2,5% έως 30%[11]. Τα στοιχεία αυτά υπονοούν ότι οι οδηγοί μη μόνιμοι κάτοικοι διαπράττουν πιο συχνά παραβάσεις υπέρβασης ταχύτητας από τους κατοίκους οδηγούς[12].

Τα κράτη μέλη εισάγουν σταδιακά αυτόματες συσκευές ελέγχου. Όσον αφορά την επιβολή του νόμου για υπέρβαση ταχύτητας, σχεδόν όλα τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τόσο σταθερές όσο και κινητές κάμερες. Εισάγονται επίσης προοδευτικά κάμερες μέτρησης της μέσης ταχύτητας. Οι αυτόματες συσκευές ελέγχου χρησιμοποιούνται επίσης σε όλο και περισσότερες χώρες για την παραβίαση φωτεινού κόκκινου σηματοδότη. Όσον αφορά τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε ορισμένες χώρες, οι αυτόματες συσκευές ελέγχου συνδυάζονται με άλλους τύπους παραβάσεων, όπως η παραβίαση φωτεινού κόκκινου σηματοδότη ή η υπέρβαση ταχύτητας[13].

Οι τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται στις αυτόματες συσκευές ελέγχου, καθώς και οι διαδικασίες έγκρισης τύπου ποικίλλουν ανάλογα με το κράτος μέλος. Η ταυτόχρονη συνύπαρξη μη τυποποιημένων συσκευών και μη εναρμονισμένων μεθόδων έγκρισης καθιστά ακόμη πιο δύσκολη την αμοιβαία αναγνώριση μέτρων επιβολής του νόμου.

Οι κυρώσεις για παραβάσεις της οδικής κυκλοφορίας μπορούν να είναι είτε ποινικού είτε διοικητικού χαρακτήρα ανάλογα με το κράτος μέλος. Σε ορισμένες χώρες, οι κυρώσεις είναι εν μέρει ποινικού χαρακτήρα και εν μέρει διοικητικού χαρακτήρα ανάλογα με το βαθμό σοβαρότητας των παραβάσεων.

Σύμφωνα με τη σύσταση της Επιτροπής του Οκτωβρίου του 2003, ζητείται από τα κράτη μέλη να διαβιβάσουν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της σύστασης πριν τα τέλη Σεπτεμβρίου του 2007. Μέχρι στιγμής, μόνον έξι κράτη μέλη έχουν στείλει τέτοιες πληροφορίες. Συνεπώς, είναι λίγα τα πληροφοριακά στοιχεία που διατίθενται σήμερα για τη σχέση μεταξύ της εφαρμογής ορθών πρακτικών επιβολής του νόμου και βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

3 Στόχοι

Η πρόταση έχει ως γενικό στόχο να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια στην Κοινότητα, ώστε το σύστημα μεταφορών να καταστεί αποτελεσματικό, βιώσιμο και αξιόπιστο και να τεθεί τέρμα στη μέχρι τώρα διαφορετική μεταχείριση μεταξύ κατοίκων και μη κατοίκων παραβατών.

Ο ειδικός στόχος της κοινοτικής δράσης είναι να βελτιωθεί η συμπεριφορά των χρηστών της οδού με μεγαλύτερη συμμόρφωσή τους στους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, είτε πρόκειται για κατοίκους είτε για μη κατοίκους χρήστες της οδού.

---

10 Πηγή: Eurostat. Το 5% βασίζεται σε στοιχεία από επιλεγμένη ομάδα χωρών. Αυτό σημαίνει ότι από τα οχηματοχιλιόμετρα που διανύονται οδικώς, το 5% περίπου διανύεται από οχήματα ταξινομημένα σε άλλη χώρα. Αποτελέσματα δείχνουν το 5,5 % στη Γαλλία (30 δισεκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα), το 3,9 % στη Γερμανία, το 4,1 % στις Κάτω Χώρες και το 3,9 % στο ΗΒ.

11 2,5% στη Δανία, 4% στη Φινλανδία, 6% στις Κάτω Χώρες, 8% στην Καταλονία (Ισπανία), 14% στο Βέλγιο, 15% στη Γαλλία και 30% στο Λουξεμβούργο.

12 Στη Γαλλία, το ποσοστό τους στην κυκλοφορία είναι 5,5%, αλλά το ποσοστό τους ως παραβάτες είναι 15%. Τα αντίστοιχα στοιχεία στις Κάτω Χώρες είναι 4,1% το ποσοστό τους στην κυκλοφορία, αλλά 6% το ποσοστό τους ως παραβάτες (Centraal Justitieel Incasso Bureau, the Netherlands).

13 Έρευνα σχετικά με τις πρακτικές επιβολής στην Ευρώπη της TISPOL – 25 Οκτωβρίου 2007.

Η προτεινόμενη δράση συμβαδίζει με την πολιτική της ΕΕ στον τομέα της ανθρώπινης υγείας, διότι συμβάλλει στην καταπολέμηση των αρνητικών συνεπειών που οφείλονται στην κατανάλωση οινοπνεύματος.

Η βελτιωμένη επιβολή του νόμου θα συμβάλει επίσης, με τη μείωση της ταχύτητας, στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, οι οποίες συνεχώς αυξάνονται εξαιτίας των μεταφορών.

4 Επιλογές

Στην εκτίμηση των επιπτώσεων εξετάζονται πέντε επιλογές, καθεμιά από τις οποίες αφορά τη διασυνοριακή επιβολή του νόμου και ταυτόχρονα τις ορθές πρακτικές επιβολής του νόμου που πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή στα κράτη μέλη.

Η πρώτη επιλογή συνίσταται στη διατήρηση της τρέχουσας κατάστασης χωρίς καμιά μεταβολή.

Στη δεύτερη επιλογή, οι μη κάτοικοι παραβάτες οδηγοί διώκονται κατά την επιστροφή τους στη χώρα παράβασης, βάσει της συνεργασίας με τη χώρα κατοικίας. Η επιλογή αυτή περιλαμβάνει μέτρα μη κανονιστικού χαρακτήρα, τα οποία θα μπορούσαν να ληφθούν χωρίς να χρειασθεί να αλλάξει η υπάρχουσα νομοθεσία ή να θεσπισθεί νέα σε κοινοτικό επίπεδο. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται με τη σύσταση της Επιτροπής για την επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας (2004/345/ΕΚ) να εφαρμόσουν ορθές πρακτικές. Όσον αφορά τη διασυνοριακή επιβολή του νόμου, βελτιώνονται οι εθνικοί κανόνες.

Η τρίτη και η τέταρτη επιλογή περιλαμβάνουν και αυτές μέτρα μη κανονιστικού χαρακτήρα στις μεθόδους επιβολής, με βάση την υπάρχουσα σύσταση της Επιτροπής. Όσον αφορά τη διασυνοριακή επιβολή του νόμου, η επιλογή 3 συνίσταται στη δημιουργία κοινοτικού ηλεκτρονικού δικτύου ανταλλαγής δεδομένων, ώστε να εξακριβώνονται τα στοιχεία του κατόχου του οχήματος· η επιλογή 4 βασίζεται στην αμοιβαία αναγνώριση των αποδεικτικών στοιχείων και τη διαβίβαση των σχετικών στοιχείων στις αρχές του κράτους όπου είναι ταξινομημένο το όχημα, για την επιβολή και την εκτέλεση κυρώσεων από τις εν λόγω αρχές.

Η πέμπτη επιλογή βασίζεται και αυτή στη διαβίβαση των αποδεικτικών στοιχείων στο κράτος κατοικίας σε περίπτωση διασυνοριακής επιβολής του νόμου. Η διαφορά της από τις επιλογές 2, 3 και 4 είναι ότι περιλαμβάνει μέτρα κανονιστικού χαρακτήρα για την εφαρμογή των ορθών πρακτικών επιβολής σε όλα τα κράτη μέλη. Η επιλογή αυτή περιλαμβάνει επίσης μέτρα για την τυποποίηση των συσκευών ελέγχου.

Η τελευταία επιλογή παρουσιάζει περισσότερα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη σε σύγκριση με τις άλλες επιλογές (κοινωνικά: λιγότεροι θάνατοι και τραυματίες στους δρόμους· οικονομικά: σημαντικά οικονομικά οφέλη εξαιτίας των λιγότερων ατυχημάτων, και άρα λιγότερες σωματικές και υλικές ζημίες, και με την επιβολή προστίμων· περιβαλλοντικά: χαμηλότερη ταχύτητα, άρα λιγότερη ρύπανση και χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων).

5 Ανάλυση των επιπτώσεων

Επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια

Οι 25.000 θάνατοι από τροχαία ατυχήματα με σημερινά δεδομένα, οι οποίοι οφείλονται στην υπέρβαση ταχύτητας, την οδήγηση σε κατάσταση μέθης, ή/και τη μη χρήση της ζώνης ασφαλείας, θα μπορούσαν να μειωθούν με σύγκλιση των ορθών πρακτικών με σκοπό την ποιότητα και την εντατικοποίηση της επιβολής του νόμου. Οι 400 θάνατοι από τροχαία ατυχήματα με σημερινά δεδομένα που προκαλούνται από μη κατοίκους οδηγούς θα μπορούσαν νε μειωθούν με την εφαρμογή αποτελεσματικού συστήματος διασυνοριακής επιβολής του νόμου.

Η αποτελεσματικότητα όσον αφορά τη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα εκτιμήθηκε σε μείωση κατά 200 έως 250 θανάτους ετησίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση με επιλογές που προβλέπουν μηχανισμούς πραγματικής διασυνοριακής επιβολής του νόμου (επιλογές 3 και 4). Η επιλογή 5 η οποία, επιπροσθέτως, προβλέπει σύγκλιση των μεθόδων επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση 5.000 θανάτων ανά έτος.

Από κοινωνικοοικονομική άποψη, και με βάση συντηρητικούς υπολογισμούς, υπολογίζεται όφελος 5 δισεκατομμυρίων ευρώ ανά έτος.

Κόστος και αυτοματισμός

Το κόστος αναλαμβάνουν οι δημόσιες αρχές και οι εκτελεστικοί φορείς. Το κόστος καλύπτει επενδύσεις σε συστήματα ανταλλαγής δεδομένων και σε συσκευές ελέγχου, το ύψος των οποίων υπολογίζεται σε 140 εκατομμύρια ευρώ για τη βελτίωση της επιβολής του νόμου σε αποδεκτά επίπεδα σε όλα τα κράτη μέλη. Το ύψος των επενδύσεων σε κάθε κράτος μέλος εξαρτάται από τα ισχύοντα πρότυπα επιβολής του νόμου σε καθένα από αυτά. Ο ετήσιος προϋπολογισμός λειτουργίας για την επιβολή του νόμου εκτιμάται σε περίπου 23 εκατομμύρια ευρώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σύμφωνα με μελέτες, το κόστος λειτουργίας των αυτόματων συσκευών ελέγχου είναι αισθητά χαμηλότερο από το κόστος των συμβατικών συσκευών. Αναμένεται σημαντική μείωση της χρήσης διοικητικού δυναμικού εξαιτίας των αυτόματων συσκευών ελέγχου.

Επιπτώσεις στην υγεία και το περιβάλλον

Η βελτιωμένη επιβολή του νόμου θα μπορούσε να συμβάλει στην καταπολέμηση των αρνητικών συνεπειών του οινοπνεύματος και στην άσκηση της πολιτικής δημόσιας υγείας. Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της το 2006 "Μια στρατηγική της ΕΕ για τη στήριξη των κρατών μελών στην προσπάθειά τους να μειώσουν τις βλάβες που προκαλούνται από το οινόπνευμα"[14], προσδιόρισε τα τροχαία ατυχήματα που οφείλονται στην κατανάλωση οινοπνεύματος ως ένα από τα πέντε θέματα προτεραιότητας.

[14] Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: COM(2006) 625 *Μια στρατηγική της ΕΕ για τη στήριξη των κρατών μελών στην προσπάθειά τους να μειώσουν τις βλάβες που προκαλούνται από το οινόπνευμα.*

Οι επιπτώσεις της ταχύτητας στο περιβάλλον συνδέονται καταρχήν με την παραγωγή ρύπων. Η παραγωγή καυσαερίων (διοξείδιο του άνθρακα (CO2), υδρογονάνθρακες, μονοξείδιο του αζώτου, αιωρούμενα σωματίδια) βελτιστοποιείται όταν η ταχύτητα είναι σταθερή στα 40 έως 90 km/h για τα ΙΧ οχήματα[15] και στα 50 έως 70 km/h για τα φορτηγά και τα λεωφορεία[16].

Η ταχύτητα συμβάλλει επίσης στην παραγωγή όζοντος, διότι τα μηχανοκίνητα οχήματα εκπέμπουν υψηλό ποσοστό υδρογονανθράκων και μονοξειδίου του αζώτου, αερίων που ευθύνονται για την παραγωγή όζοντος στην ατμόσφαιρα.

Τέλος, η ταχύτητα έχει επίπτωση στην κατανάλωση καυσίμου, διότι αυξάνει την κατανάλωση σε κυκλοφορία υπό κανονικές συνθήκες. Σύμφωνα με μελέτες, η κατανάλωση καυσίμου είναι περίπου 23% χαμηλότερη, όταν η ταχύτητα είναι σταθερή στα 90 έως 110 km/h[17].

Όσον αφορά τις επιπτώσεις της ταχύτητας στο θόρυβο, η αλληλεπίδραση των ελαστικών με το οδόστρωμα συνιστά την κυριότερη πηγή θορύβου. Ο θόρυβος αυξάνεται κατά 12 dB(A) περίπου κάθε φορά που η ταχύτητα διπλασιάζεται.

6 Σύγκριση των επιλογών – Προτεινόμενη κοινοτική δράση

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι δράσεις βελτίωσης των πρακτικών και των μεθόδων επιβολής του νόμου που εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη μέλη έχουν υψηλό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια και στη μείωση των θανάτων. Δείχνουν επίσης ότι τα μέτρα αποτελεσματικότερης διασυνοριακής επιβολής του νόμου οδηγούν σε μείωση των θανάτων και των ατυχημάτων και σε ίση μεταχείριση κατοίκων και μη κατοίκων οδηγών. Παρά το γεγονός ότι τα μέτρα διασυνοριακής επιβολής του νόμου αφορούν κυρίως τους οδηγούς μη μόνιμους κατοίκους, είναι σημαντικό να τονισθεί ότι τα αποτελέσματά τους δεν θα περιορισθούν μόνον σε αυτήν την κατηγορία οδηγών, αλλά θα επιφέρουν και αλλαγές στην συμπεριφορά όλων των οδηγών.

Το εκτιμώμενο κόστος των επιλογών 3 και 4, οι οποίες περιλαμβάνουν μόνον κανονιστικά μέτρα διασυνοριακής επιβολής του νόμου, είναι σχετικά χαμηλό, σε σύγκριση με το κόστος της επιλογής 5 η οποία περιλαμβάνει και κανονιστικά μέτρα πρακτικών διασυνοριακής επιβολής του νόμου σε όλα τα κράτη μέλη.

Όσον αφορά την υγεία και το περιβάλλον, όλες οι επιλογές επιφέρουν μείωση της ταχύτητας και την κατανάλωση οινοπνεύματος. Οι επιλογές που περιλαμβάνουν μέτρα για τη βελτίωση των πρακτικών και μεθόδων διασυνοριακής επιβολής του νόμου στα κράτη μέλη παρουσιάζουν καλύτερα αποτελέσματα.

Από την εκτίμηση των επιλογών φαίνεται ότι η διατήρηση της παρούσας κατάστασης και η λήψη μη κανονιστικών μέτρων θα είχε ως αποτέλεσμα να μην επιλυθούν τα υπάρχοντα προβλήματα στην επιβολή του νόμου στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Τα αποτελέσματα της εκτίμησης των επιπτώσεων και της δημόσιας διαβούλευσης συνηγορούν υπέρ της λήψης μέτρων και στα δύο αυτά θέματα, και στη διασυνοριακή επιβολή του νόμου και στις αποτελεσματικές πρακτικές επιβολής στα κράτη μέλη.

---

15 Διαχείριση της ταχύτητας, OECE-CEMT, 2007.

16 ITS Handbook, 2005-2006, Highway Industry Development Organisation, 2005.

17 Διαχείριση της ταχύτητας, OECE-CEMT, 2007.

Σε κοινοτικό επίπεδο, η απόφαση πλαίσιο του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης των χρηματικών ποινών[18] θα μπορούσε να συμβάλει σε ορισμένο βαθμό στη βελτίωση της παρούσας κατάστασης. Η πράξη αυτή, η οποία εντάσσεται στο πεδίο της αστυνομικής και της δικαστικής συνεργασίας σε ποινικά θέματα με βάση τη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, πραγματεύεται την αμοιβαία αναγνώριση των οριστικών αποφάσεων για την καταβολή προστίμων. Επιτρέπει στην αρμόδια αρχή να εκδώσει, προς εκτέλεση, εντολή καταβολής χρηματικού προστίμου σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο κράτος μέλος όπου το πρόσωπο αυτό έχει την ιδιοκτησία του, τα εισοδήματά του ή την κανονική κατοικία του (ή όπου είναι εγγεγραμμένο). Καλύπτει ευρύ φάσμα παραβάσεων, όπως και τις παραβιάσεις των κανόνων οδικής κυκλοφορίας. Ωστόσο, η πράξη αυτή εφαρμόζεται μόνον σε οριστικές αποφάσεις, ενώ δεν καλύπτονται τα στάδια από την καταγραφή της παράβασης έως τη λήψη οριστικής απόφασης. Στα στάδια αυτά, χρειάζονται ειδικά κανονιστικά μέτρα για να επιτευχθεί αποτελεσματική πρακτική συνεργασία μεταξύ εκτελεστικών αρχών στον τομέα των οδικών παραβάσεων.

Με βάση την εκτίμηση των επιλογών για βελτιωμένες πρακτικές επιβολής του νόμου στα κράτη μέλη, η πρόταση θα προβλέπει κατάλληλους διοικητικούς και τεχνικούς μηχανισμούς για τα στάδια αυτά, καθώς και μέτρα για βελτιωμένες πρακτικές επιβολής του νόμου με βάση τη σύσταση του 2003.

[18] Απόφαση πλαίσιο 2005/214/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 24ης Φεβρουαρίου 2005 κλπ.