

I

(Comunicazioni)

CONSIGLIO

RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO

del 26 giugno 2000

sul rafforzamento della sicurezza stradale

(2000/C 218/01)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

dopo aver proceduto ad un dibattito generale sulla comunicazione presentata dalla Commissione il 20 marzo 2000 intitolata «Le priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea — Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni», esprime il suo compiacimento per la presentazione di tale comunicazione, che rientra nel quadro del secondo programma di azione comunitaria per la promozione della sicurezza stradale nell'Unione europea per il periodo 1997–2001:

- (1) Ricorda che l'adozione di misure volte ad aumentare la sicurezza dei trasporti costituisce un obiettivo della politica comune dei trasporti, espressamente sancito dal trattato.
- (2) Considera che il rafforzamento della sicurezza stradale debba essere una delle principali priorità della politica dei trasporti, dato il numero inaccettabile di morti e di feriti a seguito di incidenti stradali in Europa, che comportano gravi danni fisici, morali e materiali, sia per le vittime e i loro familiari che per l'intera società.
- (3) Rammenta che il rafforzamento della sicurezza stradale costituisce una responsabilità di tutti, vale a dire dell'Unione europea, delle autorità nazionali, regionali e locali degli Stati membri, dell'industria dei veicoli a motore, delle imprese di trasporto, delle associazioni e, soprattutto, degli stessi utenti della strada.
- (4) Costata che, in materia di incidenti stradali, sussistono ancora spiccate differenze tra gli Stati membri e che ciò contribuisce a giustificare il rafforzamento dell'azione anche a livello comunitario.
- (5) Costata che il secondo programma, attribuendo un costo economico ai decessi, come pure ai danni fisici e materiali causati dagli incidenti stradali, ha introdotto una dimensione economica nel modo di affrontare la sicurezza stradale.
- (6) Riconosce che i costi della prevenzione degli incidenti sono, in generale, molto inferiori al costo economico degli incidenti stradali e dei danni che ne derivano.
- (7) Rileva che, sebbene si stia manifestando una tendenza alla riduzione del numero di vittime all'anno, tra cui molti bambini e giovani, la situazione continua ad essere socialmente inaccettabile, rendendo necessario che tutti gli attori coinvolti contribuiscano attivamente alla riduzione del numero di vittime.
- (8) Sottolinea l'importanza di proseguire ed approfondire i lavori condotti nell'ambito degli accordi amministrativi riguardanti l'applicazione e l'attuazione di controlli stradali congiunti.
- (9) Condivide il punto di vista del Parlamento europeo espresso nella risoluzione dell'11 marzo 1998 relativo al secondo programma d'azione⁽¹⁾ circa la necessità di agire seguendo una nuova strategia destinata ad accelerare i progressi in materia di sicurezza stradale, stabilendo tra l'altro un ordine di priorità per le misure che devono essere adottate in futuro a livello comunitario.
- (10) Considera fondamentale realizzare progressi sulle seguenti misure:

⁽¹⁾ GU C 104 del 6.4.1998, pag. 139.

I. MISURE DI CARATTERE LEGISLATIVO

1. Modifica della direttiva 91/671/CEE⁽¹⁾ al fine di estendere l'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza a tutti i veicoli già provvisti alla costruzione di tale dispositivo e di imporre l'uso di sistemi che impediscano di essere sbalzati, omologati per i bambini.
2. Estensione del campo d'applicazione della direttiva 92/6/CEE⁽²⁾, concernente l'impiego di limitatori di velocità, ai veicoli commerciali nuovi di peso superiore a 3,5 tonnellate o ai veicoli passeggeri tenendo conto della futura relazione di valutazione della Commissione sull'esperienza acquisita con l'attuazione di tale direttiva.
3. Adozione di una direttiva relativa all'omologazione di veicoli con parti anteriori meno pericolose, in caso di urto, per gli utenti della strada più vulnerabili, in particolare bambini, pedoni e ciclisti.
4. Adozione di una direttiva relativa all'uso obbligatorio del casco per gli utilizzatori di motocicli e ciclomotori.
5. Modifica della direttiva 91/439/CEE⁽³⁾ concernente la patente di guida, al fine di armonizzare le sottocategorie di patenti secondo i diversi tipi di veicoli, e di meglio orientare l'applicazione dei criteri medici relativi alle patenti di guida.
6. Modifica della direttiva 71/127/CEE⁽⁴⁾ al fine di aumentare la zona di visibilità laterale e posteriore riducendo gli «angoli morti».
7. Misure riguardanti il problema dell'alcol associato alla guida: una raccomandazione sulla guida in stato di ebbrezza, che incoraggi gli Stati membri: a prevedere l'ado-

zione di un tasso massimo di alcolemia per i conducenti pari a 0,5 mg/ml, fatta salva la fissazione di limiti inferiori generali o per determinate categorie di conducenti.

II. MISURE DI INDAGINE

1. Continuazione e approfondimento dei lavori nell'ambito del programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di veicoli (EURO-NCAP), ai fini di un'eventuale inclusione di criteri aggiuntivi relativi, in particolare, alla sicurezza attiva e alla sicurezza dei pedoni, nonché valutazione dei risultati del programma EURO-NCAP in termini di sicurezza stradale.
2. Proseguimento dei lavori di ricerca sui problemi della sicurezza stradale causati dal comportamento dei conducenti che si trovano sotto l'influsso di droghe e di determinati medicinali, esaminando in particolare le migliori pratiche di controllo esistenti negli Stati membri e sviluppando mezzi di indagine che consentano un controllo più efficace.
3. Proseguimento dei lavori di ricerca al fine di creare norme per l'applicazione di sistemi telematici sui veicoli, in considerazione dell'importante sviluppo attuale di tali sistemi e della necessità di comprendere meglio come essi potrebbero incidere positivamente sulla sicurezza stradale.
4. Continuazione della ricerca in materia di tecnologie avanzate di sostegno alla guida relative ai veicoli e alle infrastrutture, che presentano un importante potenziale di miglioramento della sicurezza stradale.
5. Proseguimento della valutazione delle tecnologie applicabili ai dispositivi di gestione della velocità e dell'individuazione delle eventuali difficoltà di carattere tecnico, organizzativo, amministrativo e giuridico per la rispettiva applicazione, definendo una strategia coerente per eliminare tali ostacoli e favorire la commercializzazione di dette tecnologie.
6. Continuazione e approfondimento dei lavori riguardanti la protezione degli occupanti dei veicoli in caso di urto nella parte posteriore (traumatismo cervicale di contraccolpo).
7. Esame della possibilità di utilizzare sistemi che impediscano al veicolo di mettersi in moto in caso di superamento dei tassi di alcolemia autorizzati a livello nazionale.

⁽¹⁾ Direttiva 91/671/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 26).

⁽²⁾ Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27).

⁽³⁾ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1.

⁽⁴⁾ Direttiva 71/127/CEE del Consiglio, del 1° marzo 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai retrovisori dei veicoli a motore (GU L 68 del 22.3.1971, pag. 1).

8. Proseguimento dei lavori relativi all'installazione nei veicoli di dispositivi di allarme per l'uso obbligatorio della cintura al fine di elaborare le relative specifiche.
 9. Esame dell'eventualità che l'obbligo del casco per i ciclisti possa ripercuotersi negativamente sull'uso della bicicletta ed esame dei problemi legati all'applicazione pratica di tale misura.
 10. Proseguimento dello studio relativo all'interesse e alle conseguenze dell'uso permanente delle luci anabbaglianti o speciali dei veicoli durante la circolazione diurna.
 11. Esame di possibili conseguenze secondarie dell'apertura dell'«air-bag» in particolare in caso di urti plurimi.
 12. Studiare gli effetti ed i mezzi dell'eventuale installazione obbligatoria, sui veicoli leggeri, di segnalatori modulabili di superamento della velocità, azionati dai conducenti.
5. Creazione e gestione di un sistema integrato di informazioni che raccolga, compari, interpreti e divulghi statistiche su tutti gli aspetti della sicurezza stradale dell'Unione europea.
 6. Incoraggiamento dello scambio di informazioni a livello europeo sui soccorsi prestati alle vittime degli incidenti, con la certezza che il miglioramento dell'efficacia di tali soccorsi è stato uno dei fattori che ha consentito di ridurre il numero di morti sulle strade.
 7. Fissazione delle linee direttrici per la diffusione di informazioni sulle migliori pratiche per la concezione di infrastrutture «tolleranti» e definizione di orientamenti intesi a correggere i «punti critici», nonché ad informare gli automobilisti della loro presenza.
 8. Promozione dello scambio di informazioni sulle migliori strategie per realizzare campagne di sensibilizzazione.

III. MISURE DI CARATTERE INFORMATIVO

1. Promozione della diffusione dei risultati delle campagne di prova effettuate nell'ambito del programma EURO-NCAP.
2. Facilitazione e rafforzamento dello scambio di informazioni nel settore della sicurezza stradale, segnatamente ricorrendo alla base di dati comunitaria CARE sugli incidenti stradali⁽¹⁾, in quanto la disponibilità di informazioni qualitative e quantitative consente di mettere in evidenza le priorità e le misure da prendere per definire le politiche di sicurezza stradale.
3. Incentivazione delle campagne di sensibilizzazione sulle conseguenze della guida in stato di ebbrezza e a velocità eccessiva.
4. Incentivazione delle campagne di sensibilizzazione sull'importanza dell'uso della cintura di sicurezza per gli utilizzatori degli autoveicoli e del casco per gli utilizzatori dei veicoli a due ruote.

⁽¹⁾ Decisione 93/704/CEE del Consiglio, del 30 novembre 1993, relativa alla creazione di una banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali (GU L 329 del 30.12.1993, pag. 63).

IV. CONCLUSIONI

Dato quanto precede e mirando sempre alla massima riduzione degli incidenti, il Consiglio:

- 1) Appoggia la raccomandazione della Commissione volta ad incoraggiare le autorità nazionali, regionali e locali degli Stati membri a quantificare i costi delle misure di sicurezza stradale e a sorvegliare gli effetti delle stesse, in modo da comparare le spese con i minori costi sostenuti grazie agli incidenti che hanno potuto essere evitati.
- 2) Invita le suddette autorità ad aumentare gli investimenti nei progetti relativi al settore della sicurezza stradale e a creare nuovi incentivi, soprattutto di carattere economico, che possano accelerare gli investimenti a tutti i livelli.
- 3) Invita gli Stati membri ad applicare la convenzione, firmata il 17 giugno 1998, relativa alle decisioni di ritiro della patente di guida⁽²⁾.
- 4) Invita gli Stati membri a concludere i lavori già avviati nell'ambito dell'accordo di Schengen riguardanti l'elaborazione di un accordo di cooperazione per il perseguimento delle infrazioni al codice della strada e l'esecuzione delle sanzioni pecuniarie.

⁽²⁾ GU C 216 del 10.7.1998, pag. 2.

Inoltre, il Consiglio invita la Commissione:

- 5) A presentare il più presto possibile le suddette proposte di carattere legislativo.
 - 6) A proseguire i lavori sulle misure di indagine e di carattere informativo.
 - 7) A proseguire di concerto con gli Stati membri, i lavori per migliorare la qualità della base di dati CARE ed armonizzare i concetti utilizzati.
- 8) A tener conto, nell'elaborare il prossimo programma di azione:
 - della presente risoluzione,
 - delle eventuali misure che consentano di ridurre le conseguenze nefaste dell'eccesso di velocità sulla sicurezza stradale;
 - dell'opportunità di fissare un obiettivo quantificato di riduzione del numero totale delle vittime sulle strade della Comunità.
-