

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(93) 246 def.

Brussel, 9 juni 1993

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD

VOOR EEN ACTIEPROGRAMMA INZAKE VERKEERSVEILIGHEID

INHOUD

1. Inleiding

- 1.1. Situering van het probleem
- 1.2. Historiek
- 1.3. Oriëntaties en onderwerp van deze mededeling

2. Huidige toestand op het gebied van de verkeersveiligheid

- 2.1. Voertuigen, technische aspecten
- 2.2. Gedrag van de bestuurder
- 2.3. Andere domeinen van het vervoerbeleid die van invloed zijn op de verkeersveiligheid

3. Bestaande voorstellen voor regelgeving en andere in uitvoering zijnde acties en onderzoeken

- 3.1. Bestaande voorstellen voor regelgeving
- 3.2. Andere in uitvoering zijnde acties
- 3.3. De verkeersveiligheid in de onderzoekprogramma's

4. Het programma inzake verkeersveiligheid

- 4.1. Richtsnoeren
- 4.2. Prioritaire actiegebieden en nieuwe initiatieven

5. Uitvoering van het programma

6. Besluit

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD
VOOR EEN ACTIEPROGRAMMA INZAKE VERKEERSVEILIGHEID

1. INLEIDING

1.1. Situering van het probleem

Van alle vervoerstakken is het wegvervoer de oorzaak van het grootste aantal ongevallen. Uit cijfers die duidelijk voor zichzelf spreken blijkt hoe groot het probleem van de verkeersonveiligheid wel is.

Elk jaar vallen er op de wegen van de Gemeenschap ongeveer 50.000 doden en ruim 1,5 miljoen gekwetsten te betreuren.

Sedert de ondertekening van het Verdrag van Rome hebben op de wegen in de twaalf Lid-Staten ongeveer 2 miljoen mensen de dood gevonden en zijn er ruim 40 miljoen gekwetst geraakt.

Volgens sommige deskundigen zouden de economische kosten van die ongevallen de Gemeenschap gemiddeld ongeveer 70 miljard ecu per jaar kosten terwijl de schattingen naargelang van de gebruikte methode van 45 tot 90 miljard ecu gaan.

De verkeersonveiligheid is nochtans geen onontkoombaar gegeven. Hoewel het niet realistisch is te hopen dat de onveiligheid volledig kan worden uitgeschakeld, hebben de in talrijke Staten genomen maatregelen het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers sterk doen teruglopen en daardoor hun doeltreffendheid bewezen.

De verkeersveiligheid en vooral die op de weg blijft bijgevolg een van de belangrijkste bekommernissen voor alle verantwoordelijken voor het vervoerbeleid in de Gemeenschap.

In het Witboek over de "toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid"⁽¹⁾ wordt er in dit verband op gewezen dat "de ontwikkeling die op de voltooiing van de interne markt moet volgen nog duidelijker de noodzaak doet uitkomen van een aangepaste actie van de Gemeenschap op het gebied van de veiligheid. Daarom is in het Verdrag betreffende de Europese Unie een wijziging opgenomen van artikel 75 waarin wordt bepaald dat het gemeenschappelijk vervoerbeleid maatregelen dient te omvatten die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren."

(1) COM(92)494 def., door de Commissie goedgekeurd op 2 december 1992

In deze optiek onderzoekt het Witboek de verkeersveiligheid in het kader van een eengemaakte vervoersmarkt, analyseert het de sociaal-economische kosten voor de Gemeenschap, bevestigt het de bevoegdheid van de Gemeenschap op dit gebied en kondigt het een geïntegreerde aanpak van het probleem aan, gebaseerd op kwalitatieve doelstellingen en verantwoord door het subsidiariteitsbeginsel.

1.2. Historiek

Tot 1984 wordt op communautair niveau met de verkeersveiligheid slechts rekening gehouden voor zover de gelijkheid van de mededingingsvoorwaarden en het vrije verkeer van goederen en personen door non-interventie in het gedrag kunnen worden gebracht. Zij wordt slechts beschouwd als een bijproduct van het gemeenschappelijk sectorieel beleid : technische voorschriften voor voertuigen, sociale voorschriften voor het beroepsvervoer, rijbewijs.

In 1984 neemt de Raad een resolutie⁽¹⁾ aan waarin hij de noodzaak van een communautair optreden op dit gebied bevestigt. De Raad verzoekt de Commissie dan ook voorstellen in te dienen en roept 1986 uit tot het Europees Jaar van de Verkeersveiligheid. Dit Europees Jaar van de Verkeersveiligheid is het referentie- en beginpunt geweest voor de opstelling van een programma van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid in de Gemeenschap waarin ook rekening is gehouden met de doelstellingen van het Europese Parlement (onder meer het verslag SEEFELD van 15 juni 1987).

In 1989 heeft de Commissie in haar mededeling "Verkeersveiligheid : een prioriteit voor de Gemeenschap"⁽²⁾ een overzicht gegeven van wat sedert 1986 in de Gemeenschap op dit gebied is gerealiseerd en heeft zij de indiening bij de Raad aangekondigd van een pakket initiatieven voor regelgeving.

Het merendeel van de sedert 1986 voorgestelde maatregelen is goedgekeurd (zie hoofdstuk 2) behalve die met betrekking tot de snelheidsbeperkingen en de alcoholconcentratie in het bloed die sedert 1989 bij de Raad ter tafel liggen. In dit verband mag de goedkeuring van Richtlijn 91/671/EEG van 16 december 1991⁽³⁾ betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en het gebruik van bevestigingssystemen voor kinderen worden beschouwd als een belangrijke eerste stap naar een communautair beleid inzake verkeersveiligheid.

(1) Resolutie van de Raad van 19 december 1984/ PB C 341 van 21.12.1984, blz. 1

(2) COM(88)704 def. van 9.1.1989

(3) PB L 373 van 31.12.1991

In december 1989 heeft de Commissie een comité van onafhankelijke deskundigen verzocht de balans op te maken van de toestand op het gebied van de verkeersveiligheid in de twaalf Lid-Staten en voorstellen te doen om daarin verbetering te brengen. Dit comité van deskundigen heeft in 1990 zijn verslag ingediend (het zogenoemde verslag GERONDEAU)⁽¹⁾.

De Raad heeft in een op 21 juni 1991 aangenomen resolutie⁽²⁾ de Commissie verzocht een programma op te stellen en ten uitvoer te leggen met maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid. De Raad heeft de Commissie met dit doel verzocht een werkgroep op hoog niveau bijeen te brengen bestaande uit vertegenwoordigers van de regeringen van de Lid-Staten.

Deze groep is sedert haar oprichting al verschillende keren bijeengekomen.

De voorstellen van de Lid-Staten, de aan de gang zijnde of geplande acties van de Commissie en het verslag GERONDEAU zijn als uitgangspunt genomen voor de werkzaamheden van deze groep, die betrekking hadden op de volgende punten :

- vaststelling van gemeenschappelijke doelstellingen;
- criteria voor het vaststellen van de prioriteiten voor de opstelling van een programma;
- actiemiddelen en concrete maatregelen voor de tenuitvoerlegging en ontwikkeling van dit programma.

Deze werkzaamheden hebben de opstelling mogelijk gemaakt van het verslag dat bij deze mededeling is gevoegd en waaraan in april 1992 de laatste hand is gelegd.

1.3. Oriëntaties en onderwerp van deze mededeling

Met deze mededeling wordt gevolg gegeven aan bovengenoemd verzoek van de Raad. Zij is vooral gebaseerd op het bijgevoegde verslag waarin de resultaten van de werkgroep op hoog niveau zijn verwerkt en stelt een actieprogramma voor de korte en middellange termijn voor.

De actie van de Gemeenschap op het gebied van de verkeersveiligheid heeft pas krachtige ruggesteun gekregen van het Europese Parlement dat op 12 maart 1993 een programma inzake verkeersveiligheid⁽³⁾ heeft goedgekeurd dat veel gelijkenis vertoont met dat in deze mededeling.

(1) Verslag van de groep van deskundigen op hoog niveau betreffende een Europees beleid inzake verkeersveiligheid, februari 1991

(2) Resolutie van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de Lid-Staten, in het kader van de Raad bijeen, van 21 juni 1991 betreffende een communautair actieprogramma inzake verkeersveiligheid - PB C 178 van 9.7.1991

(3) PB C 115 van 26.4.1993

De belangrijkste elementen van deze mededeling steunen, met uitzondering van hoofdstuk II waarin een overzicht wordt gegeven van het acquis communautaire, op de hoofdstukken III en IV waarin respectievelijk de ter goedkeuring voorgelegde voorstellen en andere lopende acties alsook de acties die de Commissie op korte en middellange termijn op het gebied van de verkeersveiligheid heeft geprogrammeerd, zijn opgenomen.

Het bij artikel 3B⁽¹⁾ van het Verdrag betreffende de Europese Unie ingevoerde subsidiariteitsbeginsel is in het gehele programma aanwezig. Ook de beschouwingen die in het Witboek zijn gemaakt omtrent het optreden van de Gemeenschap op het gebied van de veiligheid in het vervoer komen hierin tot uiting.

Door de verschillende situaties inzake verkeersonveiligheid in de Lid-Staten en het ontbreken van een doeltreffend instrument op communautair niveau dat het mogelijk maakt de problemen op adequate wijze te identificeren en te kwantificeren en de gevolgen van de door de Lid-Staten genomen maatregelen met elkaar te vergelijken, heeft men op communautair niveau nog geen kosten/baten-raming kunnen maken hoewel sommige Lid-Staten dit reeds voor een aantal acties hebben gedaan. Het is vooral op grond van de in de Lid-Staten opgedane ervaring dat in het verslag van de groep op hoog niveau (cfr. punt 1.2 hierboven) aan de Commissie is voorgesteld specifieke acties uit te voeren op zeven prioritaire gebieden.

In dit verband dient erop te worden gewezen dat de oprichting van de in punt 4.2.1.1 bedoelde gegevensbank voor ongevallen met ietsel het mogelijk zou moeten maken om hieraan ten dele tegemoet te komen en beter de prioriteiten te kunnen beoordelen en de omvang en de aard van het communautaire optreden op middellange en lange termijn te kunnen vaststellen.

(1) Artikel 3B : de Gemeenschap treedt slechts op "indien en voor zover de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door de Lid-Staten kunnen worden verwezenlijkt".

2. HUIDIGE TOESTAND OP HET GEBIED VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

Het gemeenschappelijk vervoerbeleid en ook het beleid in andere sectoren omvatten wetten op het gebied van de verkeersveiligheid als zodanig die te zamen een belangrijk communautair acquis vormen dat directe of indirecte gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid.

2.1. Voertuigen, technische aspecten

2.1.1. Het begin van de communautaire actie ter zake dateert van 1970. Sindsdien zijn er na de goedkeuring van Kaderrichtlijn 70/156/EEG⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening 92/53/EEG⁽²⁾ van 18 juni 1992, ruim vijftig bijzondere richtlijnen aangenomen in het kader van de homologatie en goedkeuring van motorvoertuigen. Met Richtlijn 74/150/EEG⁽³⁾ en de opstelling van specifieke richtlijnen voor twee- of driewielige motorvoertuigen (Richtlijn 92/61/EEG⁽⁴⁾) is ook voor landbouw- en bosbouwtrekkers de technische harmonisatie afgerond. De reeds vastgestelde richtlijnen hebben daarnaast ook het voorwerp uitgemaakt van talrijke aanpassingen aan de technische vooruitgang.

Hoewel deze op de artikelen 100 en 100.A. van het Verdrag gebaseerde wetgeving in de eerste plaats de afschaffing van de hinderpalen voor het vrije verkeer van goederen beoogde, was ook het aspect veiligheid impliciet of direct aanwezig (b.v. : reminrichtingen, verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen, bevestigingspunten en veiligheidsgordels, zijdelingse afscherming van vrachtwagens, spatlappen, enz.), en wel op grond van artikel 100.A., lid 3, waarin een hoog beschermingsniveau verplicht wordt gesteld.

2.1.2. Daarnaast bestaat er ook een wetgeving betreffende de technische kenmerken van voertuigen in het verkeer die rechtstreeks betrekking heeft op de verkeersveiligheid. Dit geldt met name voor twee richtlijnen inzake de minimumdiepte van de groeven in luchtbanden (voertuigen van minder dan 3,5 ton)⁽⁵⁾ en de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers (vrachtwagens van meer dan 12 ton en autocars of autobussen van meer dan 10 ton)⁽⁶⁾.

(1) PB L 42 van 23.2.1970.

(2) PB L 225 van 10.8.1992.

(3) PB L 84 van 28.3.1974, blz. 10

(4) PB L 225 van 1.8.1992, blz. 72

(5) Nr. 89/459/EEG van 18.07.1989 (PB nr. L 226 van 03.08.1989).

(6) Nr. 92/6/EEG van 10.02.1992 (PB nr. L 57 van 02.03.1992).

- 2.1.3. De wetgeving met betrekking tot de technische controle van motorvoertuigen is van zeer groot belang voor de actieve en passieve veiligheid van voertuigen en moet ervoor zorgen dat het voertuig door het onderhoud in optimale staat wordt gehouden. Richtlijn 77/143/EEG⁽¹⁾ voor bedrijfsvoertuigen, later aangevuld met richtlijnen betreffende lichte bedrijfsvoertuigen⁽²⁾, de harmonisatie van de controlenormen en -methoden⁽³⁾, en personenauto's⁽⁴⁾, was de eerste van een reeks voorschriften ter zake.

Daarnaast heeft de Raad twee richtlijnen aangenomen tot vaststelling van enerzijds de te controleren onderdelen van de reminstallatie en de criteria daarvan⁽²⁾ en anderzijds de grenswaarden voor uitlaatemissies⁽⁶⁾. Deze richtlijnen moeten ervoor zorgen dat alle voertuigen in de Gemeenschap qua veiligheid en uit milieu-oogpunt aan voldoende normen voldoen.

2.2. Gedrag van de bestuurder

Het gedrag van de bestuurder is het sleutelelement van elk beleid inzake verkeersveiligheid. De volgende richtlijnen en voorstellen hebben betrekking op de fundamentele aspecten van het gedrag van de bestuurder.

- 2.2.1. De eerste richtlijn betreffende het rijbewijs, vastgesteld in 1980⁽⁷⁾, was een eerste stap op de weg naar de harmonisatie van de voorwaarden voor het verkrijgen van het rijbewijs die een directe invloed had op de opleiding van bestuurders.

Met de tweede richtlijn van 1991⁽⁸⁾ wordt met name een verscherping van de voorschriften inzake de opleiding van de kandidaten voor een rijbewijs beoogd.

- 2.2.2. Een richtlijn, ook van 1991⁽⁹⁾, maakt vanaf 1 januari 1993 het dragen van de veiligheidsgordel voor de inzittenden van voertuigen van minder dan 3,5 ton en het gebruik van bevestigingssystemen voor kinderen verplicht.

(1) PB L 47 van 18.2.1977.

(2) Richtlijn 88/449/EEG van 26.7.1988, PB L 222 van 12.8.1988 + corrigendum PB L 261 van 21.9.1988.

(3) Richtlijn 91/225/EEG van 27.3.1991, PB L 103 van 23.4.1991.

(4) Richtlijn 91/328/EEG van 21.6.1991, PB L 178 van 6.7.1991.

(2) Richtlijn 92/54/EEG van 22.6.1992 (PB L 225 van 10.8.1992).

(6) Richtlijn 92/55/EEG van 22.6.1992 (PB L 225 van 10.8.1992).

(7) Richtlijn 80/1263/EEG van 4.12.1980, PB L 375 van 31.12.1980.

(8) Richtlijn 91/439/EEG van 29.7.1991, PB L 237 van 24.8.1991.

(9) Richtlijn 91/671/EEG van 16.12.1991, PB L 373 van 31.12.1991.

2.3. Andere domeinen van het vervoerbeleid die van invloed zijn op de verkeersveiligheid

Het gemeenschappelijk vervoerbeleid in verband met het milieu, de sociale aspecten en de technische harmonisatie speelt, weliswaar onrechtstreeks, een niet te verwaarlozen rol met betrekking tot de veiligheid op de weg op de volgende domeinen :

2.3.1. Gevaarlijke stoffen

De communautaire wetgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg⁽¹⁾ heeft met name betrekking op de voorwaarden voor de opleiding van bestuurders en vervoerondernemers, enz., niet alleen met het oog op de bescherming van het milieu en de volksgezondheid doch ook ten behoeve van de verkeersveiligheid.

2.3.2. Sociale wetgeving

De bestaande sociale wetgeving voor de wegvervoersector inzake de rij- en rusttijden van bestuurders van voertuigen voor het vervoer van reizigers of goederen en de daarop betrekking hebbende controleapparaten (tachografen)⁽²⁾, die niet alleen bijdraagt tot een verbetering van de sociale en mededingingsvoorwaarden maar ook van de verkeersveiligheid.

2.3.3. Technische voorschriften

De technische voorschriften met betrekking tot de afmetingen en gewichten en andere technische kenmerken zoals de ophanging van bedrijfsvoertuigen zijn voornamelijk van belang in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid maar spelen daarnaast ook een niet te verwaarlozen rol in de verkeersveiligheid omdat zij een positief effect hebben op de infrastructuur en de verkeerssituatie voor andere categorieën voertuigen⁽³⁾.

-
- (1) Richtlijn 89/684/EEG van de Raad van 21.12.1989 betreffende de beroepsopleiding van bepaalde bestuurders van voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (PB nr. L 398 van 30.12.1989).
Richtlijn 74/561/EEG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg (PB nr. L 212 van 22.07.1989).
- (2) Verordeningen 3820/85/EEG en 3821/85/EEG (PB nr. L 370 van 31.12.1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en betreffende het controleapparaat).
Richtlijn 88/599/EEG van de Raad van 23.11.1988 (PB nr. L 325 van 29.11.1988, blz. 55) betreffende standaardprocedures voor de controle op de toepassing van bovengenoemde verordeningen.
In de mededeling aan de Raad van 20.03.1992 (SEC(92)496 def.) wordt een analyse gemaakt van de gevolgen van de vervanging van het begrip "rijtijd" door het begrip "arbeidstijd" in bovengenoemde verordeningen.
- (3) Richtlijn 85/3/EEG van de Raad van 19.12.1984 betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere technische kenmerken van bepaalde wegvoertuigen (PB nr. L 2 van 03.01.1985), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 92/7/EEG van 10.02.1992 (PB nr. L 57 van 02.03.1992).

3. BESTAANDE VOORSTELLEN VOOR REGELGEVING EN ANDERE IN UITVOERING ZIJNDE ACTIES EN ONDERZOEKINGEN

Sedert 1980, referentiejaar van de mededeling "Verkeersveiligheid : een prioriteit voor de Gemeenschap"⁽¹⁾ is de Commissie, naast de voorstellen voor regelgeving vermeld in punt 3.1 hieronder, begonnen met acties op de volgende domeinen die hebben geleid tot hetzij voorstellen voor regelgeving hetzij tot studies of onderzoeken. De acties die hebben geleid tot de indiening of goedkeuring op korte of middellange termijn van communautaire regelgeving zijn met een sterretje (*) aangegeven.

3.1. Bestaande voorstellen voor regelgeving

Van de maatregelen die een beslissende invloed hebben op de verkeersveiligheid, zijn er twee die betrekking hebben op het gedrag van de bestuurder. Het gaat om de maatregelen met betrekking tot

- de snelheidsbeperkingen
- het rijden onder invloed van alcohol.

Op deze twee gebieden heeft de Commissie voorstellen gedaan, het ene met betrekking tot de vaststelling van snelheidsbeperkingen voor bedrijfsvoertuigen en autobussen⁽²⁾, het andere met betrekking tot de vaststelling van de maximale alcoholconcentratie in het bloed van bestuurders⁽³⁾.

Wat de gevaarlijke goederen betreft, heeft de Commissie voorts een voorstel voor een richtlijn⁽⁴⁾ ingediend met betrekking tot de vakbekwaamheid van de functionaris belast met de preventie van de aan het vervoer van gevaarlijke goederen verbonden gevaren in ondernemingen die dit soort vervoer verrichten.

Wat tenslotte de voertuigen betreft die een grote invloed hebben op de verkeersveiligheid heeft de Commissie aan de Raad twee wetsmaatregelen voorgesteld die betrekking hebben op respectievelijk de koppelingssystemen⁽⁵⁾ en de brandwerendheid van voertuigen⁽⁶⁾.

3.2. Andere aan de gang zijnde acties

3.2.1. Gedrag van de weggebruiker

- Toegang tot het besturen van bromfietsen
- Toezicht op het gedrag van de bestuurder
- Gevolgen van het dragen van de helm door gemotoriseerde tweewielers
- Voorlichtingscampagne betreffende het alcoholgebruik in het verkeer

(1) COM(88)704 def. van 9.1.1989

(2) COM(88)706 def. van 11.1.1989 - PB C 33 van 9.2.1989

(3) COM(88)707 def. van 5.1.1989 - PB C 25 van 21.1.1989

(4) COM(91)4 def. van 11.6.1991

(5) COM(92)108 def. van 30.3.1992

(6) COM(92)201 def. van 14.5.1992

3.2.2. Voertuigen

Personenauto's :

- laterale botsingen(*)
- frontale botsingen(*)
- auto's met een voor voetgangers minder agressieve voorkant(*)
- sterkte van de zitplaatsen(*)
- hoofdsteun(*)
- banden(*)
- oprolbare veiligheidsgordels voor de achterbank(*)
- verstelbare bovenste bevestigingspunten(*)
- airbags(*)
- verlichting en signalisatie(*)
- binneninrichting(*)

Autobussen en autocars :

- brandwerendheid (autocars)(*)
- bijzondere bepalingen voor autobussen, autocars en minibussen (veiligheid van deuren, treden, nooduitgangen, enz.)(*)
- specifieke maatregelen voor schoolvervoer (verwijderbare uitrusting, paneel, enz.)

Vrachtauto's :

- beschermingsinrichting tegen het klemrijden(*)

Voertuigen van alle categorieën :

- bescherming van de bestuurder(*)
- elektromagnetische compatibiliteit(*)
- brandwerendheid van brandstofreservoirs (amendement)(*)
- waarschuwingssystemen(*)
- reminstallaties(*)

Technische controle van voertuigen :

- harmonisatie van de normen (reminstallaties, snelheidsbegrenzers, enz...)(*)

Harmonisatie van de technische verschillen voor twee- of driewielige voertuigen :

- verlichting, reminstallatie, anti-manipulatie en signalisatie, helmen(*)

3.2.3. Infrastructuur

- Vergelijkende studie van de verkeerstekens en wegmarkeringen in alle Lid-Staten.
- In het kader van de richtlijn inzake voor de bouw bestemde produkten⁽¹⁾ (opgesteld volgens de "nieuwe aanpak") is in een verklarend document dat binnenkort zal worden goedgekeurd en dat betrekking heeft op de verplichte gebruiksveiligheid, een hoofdstuk opgenomen over ongevallen die verband houden met "rijdende voertuigen". Dit document bevat de basisbeginselen voor de harmonisatie van de normen voor de technische aspecten van de veiligheid ten aanzien van risico's als botsen en slippen. Deze aspecten maken het voorwerp uit van harmonisatie via mandaten van de Commissie aan CEN (zie punt 4.2.5 hieronder).

3.2.4. Verbetering van de kennis

- Uitvoerbaarheidsstudie betreffende een statistische databank over ongevallen met gekwetsten (CARE-project). (Zie punt 4.2.1)(*)

3.3. De verkeersveiligheid in de onderzoekprogramma's

Op het met de verkeersveiligheid verband houdend onderzoekgebied, dient melding te worden gemaakt van de volgende acties die nog in uitvoering of voltooid zijn :

- 3.3.1. COST-programma : naast de reeds voltooide acties met betrekking tot de wegverkeersinfrastructuur⁽²⁾ wordt in COST-actie 313 "Sociaal-economische kosten van verkeersongevallen" de balans opgemaakt van de methodes voor de evaluatie van de sociale en economische kosten van ongevallen.

(1) Richtlijn 89/106/EEG van de Raad van 21.12.1988 betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der Lid-Staten inzake voor de bouw bestemde produkten.

(2) COST 30 "Elektronische hulpmiddelen voor het verkeer op de grote verkeerswegen". (Aanvang : 10.05.1977; einde : 30.03.1984).
COST 30 bis "Elektronische hulpmiddelen voor het verkeer op de grote verkeerswegen". (Aanvang : 31.03.1980; einde : 31.03.1984).
COST 309 "Verbetering van de meteorologische dienst voor het wegverkeer en het wegenonderhoud". (Aanvang : 19.02.1987; einde : 19.02.1989).

3.3.2. Programma EURET I (Onderzoek op vervoergebied)

Kosten/baten- en multicriteria-analyse voor de aanleg van nieuwe wegen.

3.3.3. Programma DRIVE I (Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe)

In het gedeelte nieuwe technologieën en telecommunicatie ten behoeve van het vervoer, zijn in het programma DRIVE I een groot aantal projecten aan de verkeersveiligheid gewijd.

Voetgangers

- Inrichting van het verkeer met inachtneming van de voetgangersstromen
- Modellen voor het bepalen van de stand van de verkeerslichten in functie van het voetgangersverkeer
- Automatische detectie van voetgangers aan kruispunten en regeling van de verkeerslichten

Fietsers

- Automatische detectie aan kruispunten en regeling van de verkeerslichten
- Modellen voor het beheer van de fietsersstromen met inachtneming van hun verplaatsingen

Bestuurders

- Automatische detectie van anomalieën bij de bestuurder (inbreuken op de wegcode, toestand van de bestuurder : vermoeidheid, alcoholgebruik)
- Beperkingssystemen met het oog op de automatische toepassing van het wegenverkeersreglement
- Systemen die de automatische toepassing van sancties mogelijk maken
- Automatische informatiesystemen ter verbetering van het verkeer
- Hulpverlening aan bejaarde bestuurders
- Hulpverlening aan bestuurders met bijzondere behoeften

Voertuigen

- Representatie van informatie en controlefuncties aangepast aan de behoeften van het verkeer, de verkeerssituatie en de ervaring van de bestuurder
- Automatische detectie van gebreken van het voertuig en informatie
- Automatische ongevallenregistratie
- Intelligent snelheidscontrolesysteem

3.3.4. Advanced Road Transport Telematics

In het vervolg op het DRIVE-programma, ligt een programma van onderzoek en ontwikkeling van Advanced Road Transport Telematics het accent op het ter plaatse testen en waarderen van systemen in telematica. De meeste van deze systemen worden ingezet in proefprojecten. Een aantal projecten met een budget van ongeveer 18 Mecu richten zich meer speciaal op het gebied van de verkeersveiligheid :

- HOPES : horizontaal project voor de evaluatie van de verkeersveiligheid en de interactie mens/machine;
- ARIADNE : ontwikkeling van een intelligent systeem voor hulp aan het verkeer en de scheepvaart; radar ter vermindering van botsingen en processor die de capaciteiten van de bestuurder verhoogt;
- VRU-T00 : observatie van het voetgangersverkeer en optimalisering van op kruis- en knooppunten geplaatste systemen voor detectie van voetgangers;
- SAMOVAR : in het voertuig geïnstalleerd controle- en evaluatiesysteem met automatische registratie; registratie van het voertuig- en bestuurdersgedrag met betrekking tot de verkeersveiligheid;
- HARDIE : harmonisatie van de informatie (in het voertuig en langs de weg) voor bestuurders in Europa;
- CITRA : systeem voor toezicht op het vervoer van gevaarlijke goederen in de internationale Alpeencorridors;
- ROSES : systeem ter verbetering van de verkeersveiligheid waarbij rekening wordt gehouden met de toestand van de weg en de weersomstandigheden;
- DETER : detectie, controle en opleiding ter beperking van vergissingen van bestuurders (project voor het ontwikkelen van een prototype voor het vaststellen van het gedrag van de bestuurder);
- EDDIT)
- TELAID) : nieuwe technologieën voor bestuurders van hogere leeftijd en met een verminderde mobiliteit;
- EMMIS : evaluatie van de interactie mens/machine;
- TESCO : test voor "meegaand rijgedrag";

- COMIS : communicatiesysteem voor een "meegaand rijgedrag";
- PROMISE : draagbaar en mobiel informatiesysteem in Europa.

Daarnaast zijn er nog andere projecten zoals :

- PRIMAVERA : prioritair beheer voor een betere effectiviteit van het voertuig, rekening houdend met het milieu en de veiligheid op de verkeersaders;
- PORTICO : innovaties in het kader van het Portugese wegverkeer, bestaande uit toezicht op voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren en systemen voor het detecteren van en waarschuwen voor ongevallen.

3.3.5. Het lopende onderzoekprogramma betreffende industriële technologieën en materialen (BRITE/EURAM II) zou een bijdrage kunnen leveren tot de passieve veiligheid van voertuigen via acties in verband met nieuwe materialen en nieuwe technologieën op het gebied van het ontwerp en de fabricage. De met de infrastructuur verband houdende aspecten (bouw en onderhoud van wegen, tunnels en deklagen, ...) vallen onder het programma BRITE-EURAM II.

De op dit gebied aan de gang zijnde of nieuwe acties (cfr. 4.2.2) hebben betrekking op de precommerciële en normvoorbereidende aspecten voor veiliger voertuigen; een gedeelte van deze werkzaamheden zou in de vaststelling van voorwaarden voor de homologatie van voertuigen kunnen resulteren.

4. HET PROGRAMMA INZAKE VERKEERSVEILIGHEID

4.1. Richtsnoeren

De Commissie is met name op grond van het bij deze mededeling gevoegde verslag van de groep op hoog niveau van vertegenwoordigers van de regeringen van de Lid-Staten (april 1992) van oordeel dat een actieprogramma van de Gemeenschap de volgende richtsnoeren dient te omvatten :

- wenselijkheid van een algemene aanpak die resulteert in maatregelen van regelgevende aard of een andere vorm van interventie;
- noodzaak op geïntegreerde wijze in te werken op de elementen waarvan de verkeersveiligheid afhangt (gedrag, voertuig, infrastructuur);
- toegevoegde waarde van de initiatieven van de Gemeenschap in vergelijking met de nationale maatregelen (subsidiariteitsbeginsel).

4.2. Prioritaire actiegebieden en nieuwe initiatieven

Dit programma zal op de volgende prioritaire actiegebieden gericht zijn :

- uitwisseling van informatie en ervaring en totstandbrenging van een communautaire databank, gepland onderzoek (zie punt 4.2.1);
- actieve en passieve veiligheid van voertuigen (zie punt 4.2.2);
- educatie van de weggebruikers en opleiding van bestuurders (zie punt 4.2.3);
- maatregelen met betrekking tot het gedrag (zie punt 4.2.4); maatregelen ten behoeve van een aangepast rijgedrag en invloed van alcohol, drugs en geneesmiddelen en vermoeidheid op het rijgedrag;
- infrastructuur en verkeersveiligheid (zie punt 4.2.5).
- maatregelen ter verhoging van de veiligheid bij het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen (zie punt 4.2.6);
- problematiek van de voor de verkeersveiligheid schadelijke reclame (zie punt 4.2.7).

Rekening houdend met het acquis communautaire en de in punten 2 en 3 hierboven beschreven acties die aan de gang zijn, vormen al deze actiegebieden het richtschema van het programma.

De voorstellen van de groep vormen referenties die het de Commissie mogelijk maken nieuwe initiatieven te ontplooiën met het oog op de tenuitvoerlegging van een programma inzake verkeersveiligheid.

De nieuwe initiatieven die hieronder zijn beschreven, moeten worden gezien in het kader van het nieuwe Verdrag van Maastricht. Het gewijzigde Verdrag bevestigt namelijk uitdrukkelijk de bevoegdheid inzake de veiligheid van het vervoer ("De maatregelen die de veiligheid van het vervoer kunnen verbeteren" : nieuw punt c) van artikel 75) en daarnaast voert het ook uitdrukkelijk het subsidiariteitsbeginsel in (nieuw artikel 3.b). Tot deze initiatieven behoren de werkzaamheden van de groep die het mogelijk hebben gemaakt om in het licht van het subsidiariteitsbeginsel een onderscheid te maken tussen acties van regelgevende aard en andere acties.

4.2.1. Uitwisseling van informatie en ervaring en oprichting van een communautaire databank : gepland onderzoek

Dit horizontale actiegebied is een innoverend aspect van het programma dat voorziet in de behoefte aan een communautair optreden op niet-regelgevend vlak. Het sluit aan bij een van de richtsnoeren waarop het programma moet zijn gebaseerd, zoals in punt 4.1 hierboven is aangegeven.

Deze wijze van optreden komt tegemoet aan een van de voorstellen van het "Verslag Gerondeau" met betrekking tot "de gewenste nieuwe vormen van optreden" (zie met name deel II, hoofdstuk III, van het verslag Gerondeau). De Commissie is van oordeel dat nog heel wat moet worden gedaan voordat op communautair niveau de uitwisseling van informatie en ervaringen, afkomstig van de Lid-Staten, wordt ontwikkeld. In deze optiek moet de Commissie, naast haar eigenlijke onderzoekactiviteiten, de onderzoekprogramma's bundelen, met name op de prioritaire gebieden die in deze mededeling zijn omschreven.

Zo zijn bij wijze van bijvoorbeeld een aantal acties van deze aard opgezet in het kader van de in punten 4.2.3, 4.2.4 en 4.2.5 genoemde actiegebieden waar de communautaire wetgeving dient te worden aangevuld of waar zij ontbreekt, met inachtneming van het beginsel van de "toegevoegde waarde", een van de richtsnoeren van het programma.

In dit verband is de Commissie van plan om binnen de perken van haar mogelijkheden acties in de media en voorlichtingsacties van communautair belang (campagnes, colloquia, enz.) over specifieke onderwerpen te ondersteunen.

Het is evenwel duidelijk dat de kennis in de eerste plaats kan worden verbeterd door de toegang tot informatie, zowel op statistisch gebied als op het gebied van de wetgeving en voorschriften met betrekking tot de veiligheid en het wegverkeer, te vergemakkelijken.

In dit verband overweegt de Commissie de oprichting van twee noodzakelijke en elkaar aanvullende instrumenten, namelijk :

- een communautaire databank met statistische gegevens over ongevallen in het wegverkeer (project CARE);
- een documentair gegevensbestand over de verkeersveiligheid.

4.2.1.1. Project CARE - databank over ongevallen op de weg in Europa

De oprichting van een communautaire databank over ongevallen in het wegverkeer (met doden en/of gewonden) heeft in de eerste plaats tot doel de Gemeenschap te voorzien van een instrument dat haar de beschikking geeft over statistische gegevens voor het verrichten van studies, onderzoeken en analyses op gebieden die verband houden met de verkeersveiligheid. Daarnaast moet zij ook helpen nagaan of de maatregelen wel adequaat zijn. De strijd tegen de ongevallen op de weg loopt namelijk via de identificatie en kwantificering van de problemen om aldus de maatregelen vast te stellen die dienen te worden genomen en de effectiviteit daarvan te bepalen.

De oprichting van een communautaire databank over ongevallen op de weg maakt het niet alleen mogelijk te beschikken over informatie en die uit te wisselen maar creëert ook een platform voor internationale samenwerking en sorteert een gunstig effect op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de Gemeenschap.

De invoering van een dergelijke databank vergemakkelijkt namelijk de overdracht van know-how tussen landen zonder verdubbeling van de onderzoekactiviteiten. Een en ander helpt de internationale instanties of comités ook bij het opstellen van normen of voorschriften inzake verkeersveiligheid en motorvoertuigen en bij het uitstippelen van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid.

Het bijzondere aan het project CARE is dat deze databank dit voor heeft op de inspanningen die internationale organismen vroeger en nu hebben geleverd dat zij uitgesplitste gegevens bevat d.w.z. gedetailleerd op het niveau van het ongeval zelf. Dit soort gegevens biedt meer mogelijkheden tot onderzoek aangezien men uitgaande van uitgesplitste gegevens alle klassieke indicatoren kan terugvinden : totaal aantal gekwetsten, doden, uitsplitsing van dit aantal volgens verschillende factoren : omgeving, tijdstip, leeftijd van de bestuurder, ...

De analyse van uitgesplitste gegevens, die een veel gericht onderzoek van de oorzaken mogelijk maakt, zorgt dus ook voor een betere overdraagbaarheid van de resultaten van de ene situatie op de andere en derhalve ook van het ene land op het andere.

Deze overdraagbaarheid komt tegemoet aan een van de fundamentele doelstellingen aangezien het verzamelen van gegevens over landen met verschillende structuren elk land in de gelegenheid stelt gegevens te verkrijgen over situaties die in dat land minder frequent voorkomen als in andere Lid-Staten.

Door de statistieken van verschillende landen bijeen te brengen kan een Lid-Staat ook beschikken over gegevens betreffende de effectiviteit van maatregelen die in andere Lid-Staten zijn genomen en die hij zelf ook zou willen nemen.

Na een eerste experimentele fase en naargelang van de in overleg met de Lid-Staten vast te stellen modaliteiten, zou de databank CARE niet alleen toegankelijk kunnen zijn voor de regionale of lokale autoriteiten en de onderzoekinstellingen die zich bezighouden met de verkeersveiligheid doch ook voor de automobielconstructeurs of de daarin geïnteresseerde verbruikersverenigingen. Voorts is overeengekomen om het vertrouwelijk karakter van de gegevens te respecteren aangezien elk element dat tot de identificatie van personen zou kunnen leiden uit de databank zal worden geweerd.

4.2.1.2. Oprichting van een documentair gegevensbestand over de verkeersveiligheid

Op internationaal vlak wordt de uitwisseling van informatie en know-how gehinderd door twee belangrijke factoren :

- de beschikbaarheid van informatie (aanwezigheid, aard, lokalisering, ...);
- de raadpleging van de gegevens (gegevensdrager, taal, ...).

De Commissie is van plan een uitvoerbaarheidsstudie uit te voeren voor de oprichting van een documentair gegevensbestand over de verkeersveiligheid dat toegankelijk is voor een groot aantal gebruikers (nationale en lokale autoriteiten, internationale organisaties, onderzoekinstellingen, verbruikersverenigingen, bedrijfsleven, ...). In een eerste fase moeten de inhoud van dit gegevensbestand (verkeersregels, genomen maatregelen, ervaringen, onderzoek, ...), de vorm (gegevensdrager) en de methodes voor het verzamelen en bijwerken van de informatie worden vastgesteld.

4.2.1.3. Gepland onderzoek

Het 4de Kaderprogramma zal nieuwe mogelijkheden bieden om onderzoek te verrichten ter verbetering van de verkeersveiligheid. Deze activiteiten die betrekking kunnen hebben op infrastructuur, voertuigen en gedrag van de chauffeurs zowel individueel als systematisch, zouden kunnen plaatsvinden in het kader van de uitvoering van specifieke programma's in het 2de en 3de Kaderprogramma of geïntegreerd worden in een nieuw programma specifiek gericht op transport.

In dit verband zullen de aspecten van verkeersveiligheid voortdurend meegenomen worden in het kader van onderzoek in systemen van telematica, industriële technologie en materialen.

4.2.2. Actieve en passieve veiligheid van voertuigen

De vaststelling van nieuwe normen voor de bouw van voertuigen en de verbetering van de uitrusting en de componenten is één van de drie basiselementen van het "verkeersveiligheidssysteem" (bestuurder, voertuig, infrastructuur).

De verbetering van de technische kenmerken van voertuigen valt onder de verantwoordelijkheid van de Gemeenschap in het kader van de technische normen voor de constructie en conformiteit van voertuigen. Men zou er zich evenwel over kunnen beraden of de technische harmonisatie ruimte laat voor nationale initiatieven ter verbetering van de verkeersveiligheid, op voorwaarde dat die geen belangrijke hinderpaal vormen voor het vrije verkeer van goederen en personen.

Aan de kosten/baten-verhouding van de maatregelen op dit gebied moet bijzondere aandacht worden geschonken.

Voorts is de Commissie van plan om op dit gebied, naast de sub 3.2.2 genoemde acties die momenteel aan de gang zijn, op korte en middellange termijn de volgende nieuwe initiatieven te ontplooiën :

- verbetering van de bescherming van inzittenden van voertuigen bij botsing, met name betreffende :
 - . onderzoek van de met het voertuig verband houdende veiligheidsmaatregelen die letsel bij ongevallen het best kunnen beperken;
 - . bescherming van kinderen;
 - . actieve veiligheid :
 - . bijdrage van de elektronika tot de gebruikelijke veiligheidsfuncties
 - . eventuele nieuwe functies

- beenbeschermers voor motorrijders;
- technische voorzieningen die verhinderen dat met name bij gemotoriseerde tweewielers de door de constructie bepaalde maximumsnelheid wordt opgevoerd.

Wat tenslotte het onderzoek betreft, wordt in de aan de gang zijnde projecten en het programma DRIVE (fase II) aandacht besteed aan nieuwe technologieën die de verkeersveiligheid van voertuigen kunnen vergroten en dit in de context van een communautair programma inzake verkeersveiligheid.

4.2.3. Educatie van de weggebruikers en opleiding van bestuurders

Verkeersonderricht is een zeer kostbaar instrument voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het horizontale karakter daarvan maakt het tot een onmisbare schakel in het op nationaal vlak door middel van educatieve en preventieve acties voor alle categorieën weggebruikers (bestuurders, voetgangers, berijders van tweewielers, kinderen) gevoerde verkeersveiligheidsbeleid.

Op dit gebied kan de Commissie - in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel - een nuttige rol spelen door bij te dragen tot en steun te verlenen voor de educatie, met name het verkeersonderricht in de scholen, de opleiding van beroepsmensen en het organiseren van bewustmakingscampagnes. Hoewel dergelijke activiteiten hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van andere instanties vallen, zou de steun van de Gemeenschap, vooral door de inzameling en voorstelling van relevante informatie over de in de gehele Gemeenschap opgedane ervaring, een belangrijke bijdrage kunnen betekenen die minder kost dan wanneer de inspanningen niet gebundeld worden.

- . Wat de bestuurders betreft zal de Commissie op basis van de in sommige Lid-Staten verrichte experimenten zoals "rijden met begeleiding" of "vervroegd onderricht" en toezicht op het gedrag van de bestuurder (voorlopig rijbewijs) de mogelijkheden onderzoeken om het gedrag van de kandidaten voor een rijbewijs en van nieuwe bestuurders te verbeteren.

Bij de keuze van de te nemen initiatieven (regelgevende acties, voorlichting, publiciteit, ...) zal het subsidiariteitsbeginsel worden geëerbiedigd.

- . Wat het probleem van de gebruikers van bromfietsen betreft, is de Commissie van plan om in aansluiting op de studie die zij heeft verricht (zie punt 3.2.1) over de toegang tot het besturen van deze voertuigen, een wetgevend initiatief voor te bereiden met betrekking tot de opleiding van bestuurders van deze voertuigen aangezien het hier om bijzonder kwetsbare weggebruikers gaat.

- . In het kader van de nieuwe richtlijn betreffende het rijbewijs⁽¹⁾ en met het oog op het vergemakkelijken van het vrije verkeer van bestuurders van voertuigen binnen de Gemeenschap enerzijds en het vergroten van de veiligheid door een grotere transparantie van de gegevens op het rijbewijs anderzijds, is de Commissie van plan voor te stellen de bijkomende vermeldingen op het rijbewijs gelijk te trekken en de uitwisseling van gegevens alsook de samenwerking tussen de bevoegde nationale instanties te bevorderen.

4.2.4. Maatregelen met betrekking tot het gedrag

Een belangrijk gedeelte van de acties met betrekking tot het gedrag heeft reeds het voorwerp uitgemaakt van richtlijnen (rijbewijs, veiligheidsgordels) of voorstellen voor regelgeving (snelheidsbeperking, alcoholconcentratie). Om deze maatregelen te completeren zal de nadruk worden gelegd op acties van niet-regelgevende aard ter verbetering van het gedrag die betrekking hebben op de volgende domeinen :

4.2.4.1. Maatregelen ten behoeve van een aangepast rijgedrag

←De invloed van de snelheid op de verkeersveiligheid wordt algemeen erkend.

De richtlijn inzake snelheidsbegrenzers⁽²⁾ en voorstel COM(88)706/EEG⁽³⁾ betreffende snelheidsbeperkingen, die in de punten 2.1.2 en 2.2.3 hierboven voor bedrijfsvoertuigen en autobussen zijn genoemd, dragen bij tot het oplossen van dit probleem.

De kwestie van een aangepast rijgedrag dient echter ruimer te worden gezien dan de beperking van de snelheid en kan het voorwerp uitmaken van andere maatregelen op technisch vlak (voertuigen en aanpassing van de infrastructuur) en op het vlak van de educatie en de preventie.

Voorgenomen maatregelen :

- op technisch vlak :

- . een studie van de technische mogelijkheden voor het aanpassen van de snelheid van voertuigen aan de toestand en de aard van de weg;

(1) Richtlijn nr. 91/439/EEG van 29.7.1991 (PB L 237 van 24.8.1991).

(2) Richtlijn 92/6/EEG van 10.2.1992 (PB L 57 van 2.3.1992).

(3) PB C 133 van 9.2.1989.

- . de uitwisseling van de ervaring die men op nationaal niveau heeft opgedaan met de aanpassing van de infrastructuur met het oog op een aangepast rijgedrag; wat dit betreft zou de Commissie een stimulerende en coördinerende rol kunnen spelen (zie punt 4.2.5 hieronder) door met name te onderzoeken welke actiemiddelen op het niveau van de aanpassing van de infrastructuur de bestuurders ertoe kunnen aanzetten hun rijgedrag aan te passen;
- In het kader van de educatie en preventie zal wat de voorlichting van het publiek betreft nauw worden samengewerkt met de Lid-Staten en de internationale organisaties.

4.2.4.2. Invloed van alcohol, drugs en geneesmiddelen en vermoeidheid op het rijgedrag

De invloed van alcohol op de verkeersonveiligheid is ten overvloede door onderzoeken aangetoond. Drankmisbruik is nog steeds een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen op de weg : bepaalde studies wijzen uit dat naargelang van de Lid-Staten bij 15 à 45 % van de bestuurders die bij ongevallen op de weg de dood vinden een alcoholpromillage van ruim 0,80 mg/ml vastgesteld. Deze overweging is opgenomen in de toelichting bij het voorstel voor een richtlijn dat in januari 1989⁽¹⁾ aan de Raad is voorgelegd en waarin het maximale alcoholgehalte in het bloed van bestuurders op 0,5 mg/ml bloed is vastgesteld.

- Op regelgevend vlak zal de Commissie naast bovengenoemd voorstel betreffende het maximale alcoholgehalte in het bloed nagaan of een initiatief met het oog op de normalisatie en homologatie van controleapparaten wenselijk is.
- De bewustmaking en educatie van bestuurders op dit gebied is ongetwijfeld van zeer groot belang en moet de controles aanvullen. In dit verband is de Commissie van plan om voorlichtingscampagnes zoals die van 1991 en 1992 in samenwerking met de Internationale Vereniging voor Toerisme te herhalen.

Naast de bepalingen betreffende het alcoholgebruik in Richtlijn 80/1263/EEG, aangevuld met die van Richtlijn 92/439/EEG inzake het rijbewijs (bijlage III); zijn in deze richtlijnen ook bepalingen opgenomen betreffende het gebruik van drugs of geneesmiddelen die de fysieke en mentale geschiktheid van de bestuurder kunnen beïnvloeden.

(1) Bovengenoemd COM(88)707.

Wat dit laatste punt betreft, zal de Commissie de gevolgen van het gebruik van drugs en geneesmiddelen voor de verkeersveiligheid alsook de mogelijkheid van een voorlichtingsactie ten behoeve van de consument onderzoeken.

Voorts blijkt vermoeidheid een grote rol te spelen bij ongevallen, met name bij beroepschauffeurs. De Commissie is dan ook van plan om de technische middelen te verbeteren ten einde een betere voorlichting van de bestuurder en een efficiëntere controle van de naleving van de voorschriften inzake de rijtijden mogelijk te maken.

4.2.5. Infrastructuur en verkeersveiligheid

- . Het geëigende actieniveau van een bepaalde maatregel buiten beschouwing gelaten, speelt de wegeninfrastructuur een belangrijke rol in het geheel van het "verkeersveiligheidssysteem" (weggebruiker, voertuig, infrastructuur, toezicht) : een verbetering van de capaciteit en kwaliteit van de wegennetten is een efficiënt en duurzaam element van de verkeersveiligheid op het niveau van het ontwerp, de aanleg, het onderhoud, de uitrusting waaronder de bebakening, de speciaal op de veiligheid afgestemde inrichting en het verkeersbeheer.
- . In het verslag "Transeuropese netwerken : naar een richtplan van het wegennet en het wegverkeer"⁽¹⁾, waarin de goedkeuring van een communautaire strategie voor het wegennet en het wegverkeer wordt aanbevolen, wordt met name gewezen op de noodzaak van een harmonisering van de technische kenmerken en wordt het verzekeren van een hoog peil inzake dienstverlening, voorlichting en veiligheid van de weggebruikers als doelstelling genoemd. Het is dan ook volkomen normaal dat de Gemeenschap zich in het kader van de totstandbrenging van die netwerken ten volle interesseert voor maatregelen die kunnen leiden tot een vermindering van het aantal ongevallen op de weg die op dit ogenblik een enorme tol, zowel op menselijk als economisch vlak, eisen.
- . Het verslag, dat een "echt wegenbeleid" als algemeen doel stelt, identificeert onder de rubrieken "Modernisering van het wegennet" en "Een verkeersbeleid" een aantal concrete doelstellingen inzake de behoeften op het gebied van de verkeersveiligheid.

(1) Met name de hoofdstukken 6, 7 en in het bijzonder 8 van dit verslag (doc. VII/308/92 def.), dat in mei 1992 is opgesteld door de Werkgroep Autosnelwegen (bestaande uit nationale en internationale deskundigen en opgericht binnen het "Comité Vervoersinfrastructuur").

Het gaat hier met name om de volgende aspecten :

- de oppervlakte-eigenschappen van de infrastructuur;
 - de dynamische uitrusting (begeleiding van de chauffeur en hulpmiddelen voor het verkeer) waarover in het kader van de nieuwe technologieën in de programma's DRIVE en PROMETHEUS onderzoek wordt verricht, waarbij de behoefte aan normalisatie op dit gebied dient te worden vermeld;
 - de vaste uitrusting en met name de verkeersborden en wegmarkering, waarbij erop wordt gewezen dat het althans op de grote verkeersassen nuttig is om die uitrusting te harmoniseren.
- . Wat de vaste uitrusting betreft, vormt het sub 3.1.3 hierboven genoemde document betreffende de veiligheid in verband met het aspect infrastructuur de basis voor de harmonisatie van de Europese normen die onder andere betrekking zullen hebben op de volgende aspecten :
- de glijweerstand van het wegdek in functie van de gebruikte materialen;
 - de slijpweerstand en de zichtbaarheid overdag en 's nachts van wegmarkeringen;
 - de technische voorschriften voor de wegbebakening (met uitzondering van de keuze van de vorm, kleur en pictogrammen);
 - de belangrijkste kenmerken van de vaste weguitrusting (vangrails en beveiligingsconstructies, voorzieningen voor het absorberen van schokken, enz.), met name de aanpassing daarvan aan de verschillende categorieën voertuigen.
- . Naar aanleiding van dit verslag heeft de Commissie aan de Raad en het Parlement een mededeling toegezonden waarin een voorstel is opgenomen voor een besluit betreffende de totstandbrenging van een transeuropees wegennet (COM(92)231 def.), waarvan met name een eenvormig Europees systeem voor de typologie van wegen en de bewegwijzering is vereist (artikel 3). De Raad heeft op zijn zitting van 15 maart 1993 een gunstig advies uitgebracht over dit voorstel.

- . Tegelijk met de aanpassing van de Overeenkomsten van Wenen in het kader van de Verenigde Naties te Genève⁽¹⁾, heeft de Commissie studies gefinancierd inzake de bewegwijzering en de gebods- en verbodstekens ten einde in een eerste fase de verschillen tussen de Lid-Staten te onderzoeken. Over de tijdelijke bebakening is reeds een studie uitgevoerd.

De resultaten van die studies zullen de Commissie in staat stellen het nut van de aanpassing van een aantal signalen te onderzoeken.

- . Tenslotte moeten de in punt 4.2.1 genoemde acties op dit gebied een rol spelen en bovengenoemde initiatieven completeren. De uitwisseling van informatie over de technische aspecten van de met de verkeersveiligheid verband houdende infrastructuur en het bijeenbrengen van de know-how op dit gebied moeten namelijk sterk worden uitgebreid waarbij de Commissie een stimulerende en coördinerende rol kan spelen.

4.2.6. Maatregelen ter verhoging van de veiligheid bij het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen

Om bij een gestaag groeiend vervoer van gevaarlijke goederen over de weg de veiligheid te verbeteren en ongevallen te voorkomen die niet alleen dramatische gevolgen hebben voor de mens maar vaak ook catastrofale en onomkeerbare gevolgen voor het milieu, zal de Commissie voorstellen de bestaande maatregelen (zie punt 2.3.1) aan te vullen met :

- communautaire maatregelen voor de toepassing op het binnenlands vervoer en voor de uniforme toepassing op het internationale vervoer van de internationale overeenkomsten (ADR/RID) voor het vervoer van gevaarlijke goederen;
- eenvormige procedures voor de controle van voertuigen die gevaarlijke goederen transporteren;
- de harmonisatie van de opleiding van bestuurders van voertuigen die dit soort goederen vervoeren.

4.2.7. Het probleem van de reclame met mogelijke nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid

Dit probleem wordt onderzocht door de overheid en de niet-gouvernementele organisaties die actief zijn op het gebied van de verkeersveiligheid en de ongevalspreventie.

(1) Overeenkomsten van Wenen van 1968 nopens het wegverkeer en de verkeerstekens, aangevuld door de Europese Overeenkomsten van 1971 en het Protocol inzake tekens op het wegdek van 1973.

Dit probleem, dat tijdens de werkzaamheden in het kader van het Europees Jaar van de verkeersveiligheid in 1986 is behandeld, is opgenomen in de lijst van de door het Europese Parlement (verslag Seefeld) voorgestelde acties.

De Commissie Verkeersveiligheid van de ECMV (Europese Conferentie van Ministers van Verkeer) heeft in 1989 daarover een verslag opgesteld dat ten grondslag ligt aan een resolutie⁽¹⁾ met als titel "Reclame met nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid".

De Commissie is van oordeel dat, met eerbiediging van de vrijheid van meningsuiting en creatie van de mediaverantwoordelijken, de beginselen inzake verkeersveiligheid en consumentenbescherming op communautair niveau moeten worden gerespecteerd.

In dit verband is de Commissie van plan om in het kader van het overleg met de betrokken organisaties, met name die waarbij op Gemeenschapsniveau de automobielconstructeurs en de verbruikersverenigingen zijn aangesloten, hierover een dialoog op gang te brengen om na te gaan of een "Europese gedragscode" kan worden uitgewerkt waarbij de constructeurs - zoals dat reeds in een aantal Lid-Staten gebeurt - zich ertoe zouden verbinden om in hun reclame geen boodschappen op te nemen die strijdig zijn met de nagestreefde veiligheid in het wegverkeer.

(1) Resolutie nr. 56 (CM(89)37) aangenomen op de vergadering van de Raad van Ministers van Verkeer van 22.11.1989 te Parijs.

5. UITVOERING VAN HET PROGRAMMA

De voorgenomen en aan de gang zijnde acties alsook de nieuwe initiatieven die hierboven zijn beschreven vormen de grondslag van de inhoud van een actieprogramma inzake verkeersveiligheid dat op korte en middellange termijn moet worden opgezet.

De Commissie neemt nota van en sluit zich aan bij de door de Werkgroep op hoog niveau van overheidsdeskundigen inzake verkeersveiligheid te kennen gegeven wens om te kunnen blijven vergaderen ten einde de uitwisseling van informatie te bevorderen, geraadpleegd te worden en betrokken te worden bij de ontwikkeling en uitvoering van dit programma. De Commissie zal in dit verband ook overleg plegen met de belanghebbende niet-gouvernementele organisaties.

Dit overleg en ook de terbeschikkingstelling van de voor de uitvoering van het programma vereiste middelen zullen plaatsvinden in het kader van de gewone procedures van de Commissie.

6. BESLUIT

De verkeersveiligheid is van primordiaal belang voor het vervoerbeleid. De sociale en economische dimensies daarvan zijn buitengewoon groot.

Het is duidelijk dat de eisen inzake veiligheid tot de uitsluitende bevoegdheid van de Gemeenschap zouden kunnen behoren voor zover zij bijvoorbeeld van invloed zijn op het vrije verkeer van voertuigen of vervoerdiensten. Daartegenover staat dat de toepassing van het subsidiariteitsbeginsel tot de conclusie zou kunnen leiden dat het wenselijk is dat bepaalde maatregelen op andere niveaus worden genomen. De wijziging van artikel 75 van het Verdrag betreffende de Europese Unie bevestigt evenwel het feit dat, zelfs indien er geen exclusieve bevoegdheid bestaat, de verkeersveiligheid onder de bevoegdheid van de Gemeenschap moet vallen zodra zij ter zake nuttig kan optreden.

In dit kader overweegt de Commissie acties op korte en middellange termijn waarvan de belangrijkste in bijgevoegde tabel II zijn opgenomen. Er dient evenwel op te worden gewezen dat de Commissie zelfs vóór de goedkeuring van de resolutie van de Raad van 21 juni 1991 (cf. punt 1.2) niet werkeloos is gebleven aangezien reeds talrijke maatregelen op verschillende gebieden van de verkeersveiligheid waren goedgekeurd en andere ter goedkeuring waren ingediend. Van al deze maatregelen wordt in bijgevoegde tabel I een overzicht gegeven.

Er moet worden toegegeven dat men niet heeft kunnen voldoen aan het verzoek dat de Raad in zijn resolutie heeft gedaan om de kosten/baten-verhouding van de in het actieprogramma op te nemen maatregelen te evalueren omdat men niet beschikte over een instrument waarmee de gevolgen van die maatregelen op communautair niveau precies konden worden beoordeeld. Daarom is in het actieprogramma absolute prioriteit verleend aan de oprichting van een databank met uitgesplitste gegevens die het mogelijk zou moeten maken de voorgestelde acties te volgen en de toestand te onderzoeken en te evalueren om aldus te komen tot een blijvende actie op dit gebied en de wenselijkheid van nieuwe initiatieven te onderzoeken. De overige communautaire maatregelen die zijn voorgesteld berusten voor het merendeel op de ervaring van de Lid-Staten die door de groep op hoog niveau is aangebracht.

Tenslotte moet worden gewezen op het toenemend belang van de acties van niet-regelgevende aard die op communautair niveau worden gevoerd en waarbij de Gemeenschap steeds meer de rol gaat spelen van coördinator, bijvoorbeeld in het kader van de uitwisseling van know-how en ervaring of door middel van aanbevelingen. Dit soort acties maakt een wezenlijk deel uit van de in het programma voorgestelde maatregelen.

In aansluiting op de goedkeuring van de huidige regelgevende initiatieven en van die welke in het kader van dit programma zijn voorgesteld en in het licht van de tenuitvoerlegging van de maatregelen van niet-regelgevende aard, zal de Commissie voor eind 1996 een beoordelingsrapport van de genomen maatregelen opstellen.

TABEL IHUIDIGE TOESTAND

<u>o VOERTUIGEN, TECHNISCHE ASPECTEN (2.1)</u>			<u>Datum van goedkeuring</u>
92/53/EEG	Goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (kaderrichtlijn) (2.1.1)		18.06.1992
+	Harmonisatie van de technische voorschriften in het kader van de goedkeuring		
71/320/EEG	Reminrichtingen van bepaalde categorieën		26.07.1971
-74/132	"	(aanpassing)	11.02.1974
-75/524	"	(aanpassing)	25.07.1975
-79/489	"	(aanpassing)	18.04.1979
-85/647	"	(aanpassing)	23.12.1985
-88/194	"	(aanpassing)	24.03.1988
-91/422	"	(aanpassing)	15.07.1991
76/756/EEG	Installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen		17.07.1976
-80/233	"	(aanpassing)	21.11.1979
-82/244	"	(aanpassing)	17.03.1982
-83/276	"	(wijziging)	26.05.1983
-84/8	"	(aanpassing)	14.12.1983
-89/278	"	(aanpassing)	28.03.1989
-91/663	"	(aanpassing)	10.12.1991
76/115/EEG	Bevestigingspunten van veiligheids-gordels		18.12.1975
-81/575	"	(wijziging)	20.07.1981
-82/318	"	(aanpassing)	02.04.1982
-90/629	"	(aanpassing)	30.10.1990
77/541	Installatie van veiligheidsgordels en bevestigingssystemen		28.06.1977
-81/576	"	(wijziging)	20.07.1981
-82/319	"	(aanpassing)	02.04.1982
-90/628	"	(aanpassing)	30.10.1990
89/297/EEG	Zijdelingse beschermingsinrichtingen van vrachtwagens		13.04.1989
91/226/EEG	Opspatafschermingsystemen		27.03.1991

enz.

89/459/EEG Diepte van de groeven in luchtbanden
van voertuigen <3,5 ton (2.1.2) 18.07.1992

92/6/EEG Snelheidsbegrenzers (vrachtwagens
>12 ton; autocars en autobussen >10 ton
(2.1.2) 10.02.1992

77/143/EEG Technische controle (2.1.3) 29.12.1976

-88/449 " (wijziging) 26.07.1988

-91/225 " (wijziging) 27.03.1991

-91/328 " (wijziging) 21.06.1991

-92/54 " (wijziging) 10.08.1992

-92/55 " (wijziging) 10.08.1992

o GEDRAG VAN DE BESTUURDER (2.2)

80/1263 Rijbewijs (2.2.1) 04.12.1980

91/439 " 29.07.1991

91/671/EEG Gebruik van veiligheidsgordels en
bevestigingssystemen in voertuigen
<3,5 ton (2.2.2) 16.12.1991

o GEVAARLIJKE GOEDEREN (2.3.1)

89/684/EEG Beroepsopleiding (2.3.1) 21.12.1989

o SOCIALE VOORSCHRIFTEN (2.3.2)

3820/85/EEG Voorschriften van sociale aard voor het
wegvervoer 20.12.1985

3821/85/EEG Controleapparaat 20.12.1985

-3314/90 " (aanpassing) 16.11.1990

-3688/92 " (aanpassing) 21.12.1992

88/599/EEG Standaardprocedures 23.11.1988

o TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN (2.3.3)

85/3/EEG	Gewichten en afmetingen		19.12.1984
-86/360/EEG	"	(wijziging)	24.07.1986
-86/364/EEG	"	(plaat)	24.07.1986
-88/218/EEG	"	(wijziging)	11.04.1988
-89/338/EEG	"	(wijziging)	27.04.1989
-89/460/EEG	"	(wijziging)	18.07.1989
-89/461/EEG	"	(wijziging)	18.07.1989
-91/60/EEG	"	(wijziging)	04.02.1991
-92/7/EEG	"	(wijziging)	10.02.1992

o VOERTUIGEN, TECHNISCHE ASPECTEN

COM(92) 108 def. **Koppelingssystemen (3.1)** 30.03.1992

COM(92) 201 def. Brandwerendheid (3.1) 14.05.1992

o GEDRAG VAN DE BESTUURDER

COM(88) 707 def. **Alcoholconcentratie in het bloed (3.1)** 05.01.1989

COM(89) 640 def. (wijziging) 07.12.1989

COM(88) 706 def. **Snelheidsbeperkingen**
 (Bedrijfsvoertuigen en autobussen)
 (3.1) 11.01.1989

COM(91) 66 def. (wijziging) 25.03.1991

○ GEVAARLIJKE GOEDEREN

COM(91) 4 def. Preventie-functionaris (3.1.) 11.06.1991

COM(92) 327 def. (wijziging) 14.08.1992

ACTIEPROGRAMMA

TABEL II

Regelgevende acties op korte of middellange termijn	Vermoedelijk jaar van goedkeuring door de Commissie	Studies die eventueel tot regelgevende acties leiden	Andere niet-regelgevende maatregelen
• <u>Communautaire databank (CARE)</u> - (3.2.4 en 4.2.1.1) • <u>Veiligheid van voertuigen</u> (Harmonisatie van de technische voorschriften in het kader van de goedkeuring) . Personenauto's (botsingen, hoofdsteun, sterkte van de zitplaatsen, enz. (3.2.2) . verbetering van de bescherming van inzittenden (4.2.2) . Vrachtauto's (3.2.2) . (beschermingsinrichting tegen het klemrijden) . Voertuigen van alle categorieën (3.2.2) . (bescherming van de bestuurders, waarschuwingssystemen, ...) . Tweewielers (4.2.2) . voorziening die verhindert dat de snelheid wordt opgevoerd • <u>Technische controle</u> (3.2.2) . Richtlijn betreffende de toelaatbare grenswaarden voor remmen . Richtlijn betreffende de technische controle van snelheidsbegrenzers • <u>Gevaarlijke goederen</u> (4.2.6) . Kaderrichtlijn betreffende de harmonisatie van de wetgeving van de Lid-Staten . Harmonisatie van de controleprocedures • <u>Controle op de rijtijd</u> (4.2.4) . Verordening tot invoering van een digitaal controleapparaat	93 94 94 94 > 94 93 93 94 93 94 94	• Specifieke maatregelen voor schoolvervoer (3.2.2) • Opleiding van bestuurders van bromfietsen (4.2.3.) • Codificatie van bijkomende vermeldingen op het rijbewijs (4.2.3) • Efficiëntere controle van de rijtijd (tachograaf) (4.2.4) • Harmonisatie en homologatie van de toestellen voor het controleren van de alcoholconcentratie in het bloed (4.2.4.2) • Verkeersborden en wegmarkering (3.2.3 en 4.2.5) • Infrastructuur . Harmonisatie op het gebied van de vaste uitrusting (glijweerstand van het wegdek ... (4.2.5) . Bewegwijzering (zoeken van een gemeenschappelijke aanpak) (4.2.5) • Botsproeven (studie voor het ontwikkelen van een nieuwe procedure) (4.2.2)	• Uitvoering van proefprojecten en homologatie van telematicasystemen ter plekke (3.3.4) • In het 4e Kaderprogramma voorgenomen onderzoek (4.2.1.1) • Uitvoerbaarheidsstudie omtrent een documentair gegevensbestand over de verkeersveiligheid (4.2.1.2) • Studie van de experimenten rijden met begeleiding, vervroegd onderricht of voorlopig rijbewijs (4.2.3) • Verkeersonderricht op school : verzamelen van ervaringen (4.2.3) • Onderzoek naar de invloed van drugs en geneesmiddelen op de verkeersveiligheid (4.2.4) • Studie van de technische mogelijkheden om de snelheid aan de toestand van de weg aan te passen (4.2.4.1) • Herhaling van de campagnes over alcohol achter het stuur (4.2.4.2) • Voor de verkeersveiligheid nadelige reclame : opstelling van een "Europese gedragscode" (4.2.7)

**RICHTSNOEREN EN
PRIORITAIRE ACTIE-
GEBIEDEN VOOR EEN
COMMUNAUTAIR PROGRAMMA
INZAKE VERKEERSVEILIGHEID**

**WERKGROEP OP HOOG NIVEAU VAN
VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN**

*** * * EINDVERSLAG * * ***

APRIL 1992

INHOUD

1. INLEIDING

- Resolutie van de Raad
- Huidige situatie van de verkeersveiligheid
- Verslagen van andere organisaties
- Huidige initiatieven en activiteiten van de Europese Gemeenschap
- Activiteiten van de werkgroep op hoog niveau

2. ALGEMENE DOELSTELLINGEN

- Doelstellingen op lange en middellange termijn
- Criteria voor het vaststellen van de prioriteiten
- Criteria voor de keuze van het actieniveau
(communautair of nationaal)

3. CONCLUSIES - ACTIEPROGRAMMA

- Richtsnoeren
- Prioritaire actiegebieden
- Middelen

BIJLAGEN

1. Resolutie van de Raad van 21 juni 1991
2. Ongevalsstatistieken voor de Gemeenschap

DE VERKEERSVEILIGHEID in de Gemeenschap

1. INLEIDING

1.1. De Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de Lid-Staten, in het kader van de Raad bijeen, hebben op 21 juni 1991 een resolutie aangenomen waarin zij onder meer

- het belang hebben bevestigd van de verbetering van de verkeersveiligheid;
- de Commissie hebben verzocht een communautair programma van concrete maatregelen op te stellen en ten uitvoer te leggen en de activiteiten van de Lid-Staten beter op elkaar af te stemmen;
- de Commissie hebben verzocht een werkgroep op hoog niveau te belasten met de vaststelling van de doelstellingen en methodes voor de tenuitvoerlegging van dit programma.

In aansluiting op deze resolutie (waarvan de tekst in bijlage 1 is opgenomen) heeft de Commissie de werkgroep op hoog niveau van vertegenwoordigers van de regeringen bijeengeroepen. Dit verslag is de synthese van de resultaten van de werkzaamheden van die groep die het mogelijk hebben gemaakt doelstellingen, richtsnoeren en prioritaire actiegebieden vast te stellen. Voorstellen van leden van de groep met het oog op het ontwikkelen van deze actiegebieden hebben voor de Commissie de referentiebasis gevormd voor de opstelling van het communautair programma inzake verkeersveiligheid dat zij aan de Raad voorlegt.

1.2. Hoewel er zowel door de Lid-Staten als door de Gemeenschap reeds initiatieven zijn genomen, waaronder het Europees jaar van de verkeersveiligheid in 1986, blijft de toestand op het gebied van de verkeersveiligheid in de Gemeenschap op zijn zachtst uitgedrukt onbevredigend. Zoals uit bijlage 2 blijkt, is het totale aantal ongevallen met lichamelijk letsel in de Gemeenschap de laatste jaren vrij stabiel gebleven op 1,2 miljoen. Hierbij vielen jaarlijks vrijwel onveranderlijk 50.000 doden te betreuren, een ontoelaatbaar hoog aantal, en ruim 1,6 miljoen gekwetsten.

Bovendien is de economische schade voor de Gemeenschap door sommige deskundigen op ongeveer 70 miljard ecu per jaar geschat, een bedrag dat het midden houdt tussen ramingen gaande van 45 tot 90 miljard ecu.

- 1.3. Ondanks deze schrikwekkende menselijke en economische verliezen, heeft de verkeersveiligheid veel minder aandacht gekregen van de publieke opinie en zijn er ook veel minder inspanningen geleverd dan bij epidemieën met een soortgelijk effect het geval zou zijn. Dit zou het gevolg kunnen zijn van het feit dat verkeersongevallen zich verspreid voordoen en gepaard gaan met een complexe interactie tussen de menselijke en technische elementen die daarbij betrokken zijn. Een voormalig minister van verkeer heeft de situatie treffend weergegeven in de volgende bewoordingen : "indien in één week tijd drie jumbojets zouden neerstorten en daarbij 1.000 mensen het leven zouden inschieten, dan staat de luchtvaartindustrie op haar kop; op de wegen van de Gemeenschap vinden echter elke week 1.000 mensen de dood zonder dat wij daar bij stilstaan." Het besef dat in deze situatie verandering moet komen, heeft de Raad doen besluiten dat er op communautair niveau dringend behoefte bestaat aan een samenhangend en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid en aan een actieprogramma.
- 1.4. Uit de gegevens betreffende de slachtoffers en andere gegevens in bijlage 2 en de hierna genoemde studies blijkt dat er aanzienlijke verschillen bestaan tussen de Lid-Staten wat de verkeersveiligheid betreft en de gevolgen daarvan voor de verschillende groepen weggebruikers, hoewel er moeilijk preciese en aanvaardbare vergelijkingen kunnen worden gemaakt.
- 1.5. In vroegere verslagen van de Commissie, het Europese Parlement en andere instanties alsook in de Resolutie van de Raad over het jaar van de verkeersveiligheid 1986⁽¹⁾ is de aandacht gevestigd op de grote omvang van de inspanningen die nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren en zijn ook de verschillende niveaus aangegeven waarop actie dient te worden gevoerd.

(1) Resolutie van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen, in het kader van de Raad bijeen, van 19 december 1984 betreffende de verkeersveiligheid (84/C341/01).

In haar recent en zeer volledig overzicht heeft de werkgroep G rondeau⁽¹⁾ de complexe problematiek van de verkeersveiligheid behandeld en heeft zij niet minder dan 80 efficiënte maatregelen geïdentificeerd zonder ze evenwel naar prioriteit te rangschikken. Volgens het verslag heeft de Gemeenschap, ondanks de verschillende maatregelen die zij heeft genomen, nog steeds geen coherent beleid inzake verkeersveiligheid uitgestippeld, laat staan ten uitvoer gelegd. Afgezien van de discussie over de bevoegdheden van de Gemeenschap inzake verkeersveiligheid kunnen in nauwe samenwerking met de Lid-Staten en de bij de verkeersveiligheid betrokken organisaties nog steeds richtsnoeren worden vastgesteld en kunnen ook nieuwe actiemethodes worden uitgestippeld die betrekking hebben op de coördinatie en bewustmaking. Rekening houdend met deze elementen wordt er in verschillende verslagen van deskundigen op gewezen dat een betere organisatie het mogelijk zal maken om de doelstelling inzake verkeersveiligheid te verwezenlijken.

1.6. Op dit ogenblik is de Gemeenschap evenwel op diverse manieren actief op het gebied van de verkeersveiligheid en er zijn nog andere acties gepland. Zij heeft aldus

a) diverse bepalingen goedgekeurd met betrekking tot

- de constructie van voertuigen;
- de banden;
- het rijbewijs;
- de technische controle van voertuigen;
- het dragen van de veiligheidsgordel;
- de snelheidsbegrenzers voor zware vrachtwagens, autobussen en autocars;
- voorruit n van veiligheidsglas;

b) bij de Raad voorstellen ingediend voor bepalingen inzake :

- het alcoholgehalte in het bloed;
- de snelheidsbeperkingen voor bepaalde categorieën voertuigen;

(1) Verslag van de groep van deskundigen op hoog niveau voor een Europees beleid inzake verkeersveiligheid - februari 1991.

c) voorschriften in behandeling genomen met betrekking tot :

- de uitbreiding van de technische normen voor personenauto's en vrachtwagens;
- de wegbebakening en -uitrusting;

d) onderzoek en andere niet-regelgevende activiteiten verricht :

- het programma DRIVE;
- bepaalde aspecten van EURET⁽¹⁾;
- de statistische databank CARE betreffende de verkeersveiligheid.

1.7. De Groep van regeringsvertegenwoordigers op hoog niveau is vier keer bijeengekomen, namelijk op 20 september en 5 november 1991 en op 17 februari en 10 april 1992. Daarnaast zijn er ook informele contacten geweest tussen deze vertegenwoordigers en de Commissie en ook binnen de groep zelf. De groep neemt er nota van dat de Commissie op basis van de eerste oriëntaties van de groep ook de bij de verkeersveiligheid betrokken niet-gouvernementele organisaties zoals AIT/FIA⁽²⁾, PRI⁽³⁾, IRU⁽⁴⁾, ACEA⁽⁵⁾, IRF⁽⁶⁾, FEVR⁽⁷⁾, ECF⁽⁸⁾ EN IFP⁽⁹⁾ heeft geraadpleegd en dat zij voortdurend nauwe contacten onderhoudt met internationale overheidsorganisaties zoals OESO, ECMV, VN/ECE en WGO en met veel aandacht het recente initiatief van het Europese Parlement volgt dat betrekking heeft op een nieuw verslag over de verkeersveiligheid.

(1) Onderzoekprogramma van de Commissie op vervoergebied.

(2) AIT - Internationale Vereniging voor Toerisme.
FIA - Fédération internationale automobile.

(3) PRI - Prévention routière internationale.

(4) IRU - Internationale Wegvervoerorganisatie.

(5) ACEA - Association des constructeurs européens d'automobiles.

(6) IRF - International Road Federation.

(7) FEVR - Fédération européenne des victimes de la route.

(8) ECF - European Cyclists Federation.

(9) IFP - International Federation of Pedestrians.

2. ALGEMENE DOELSTELLINGEN

2.1. Voordat met goed gevolg een communautair programma inzake verkeersveiligheid kan worden opgezet, moeten de algemene doelstellingen daarvan worden omschreven. In dit verband

- a) is het wenselijk kwantitatieve doelstellingen vast te stellen, en
- b) moet worden nagegaan op welk niveau deze doelstellingen moeten worden vastgesteld (communautair, nationaal).

In dit verslag wordt uiteraard aandacht besteed aan de communautaire dimensie van de verkeersveiligheid en het moet dan ook in deze context worden gezien.

2.2. Wat het algemene communautaire doel betreft, zou het althans theoretisch mogelijk zijn een kwantitatief doel vast te stellen dat duidelijk verschilt van de doelstellingen van de Lid-Staten. Zo zou bij voorbeeld een vermindering met 20 à 30 % van het aantal verkeersslachtoffers, als voorgesteld in het verslag G rondeau, als doelstelling op lange termijn (10 à 15 jaar) voor de Gemeenschap kunnen gelden. Volgens het verslag zou het tempo waartegen dit doel wordt gerealiseerd van Lid-Staat tot Lid-Staat kunnen verschillen en zouden de landen waar de verkeersonveiligheid het grootst is een verlaging kunnen trachten tot stand te brengen die boven het gemiddelde ligt. Het vaststellen van de communautaire doelstellingen voor de middellange termijn (vijf jaar) zal natuurlijk meer moeilijkheden opleveren.

2.3. De werkgroep op hoog niveau heeft de wenselijkheid van kwantitatieve doelstellingen grondig besproken. Een aantal Lid-Staten hanteren reeds dergelijke doelstellingen en hebben goede argumenten naar voren gebracht die hiervoor pleiten, met name het beleidsvoordeel en praktisch nut van het verstrekken van precieze aanwijzingen voor de planning. In andere Lid-Staten die het belang van dergelijke doelstellingen erkennen, heeft men hiermee minder bevredigende ervaringen opgedaan.

In sommige gevallen is de verkeersveiligheid, ondanks de invoering van specifieke veiligheidsmaatregelen, over het algemeen verslechterd als gevolg van andere, belangrijke factoren zoals met name de verkeerstoename. Er zijn ook gevallen geweest waarin de campagnes onverwacht succes hebben opgeleverd en waarbij de doelstellingen gemakkelijk werden overtroffen. De groep was om deze redenen van oordeel dat het nog iets te vroeg is om kwantitatieve doelstellingen vast te stellen voor de Gemeenschap in haar geheel nu zij pas meer aandacht begint te besteden aan de verkeersveiligheid. Het ligt evenwel in de bedoeling nauw toe te zien op de verwezenlijking van de nationale doelstellingen en de opgedane ervaring te gebruiken bij het uitstippelen van het toekomstig beleid van de Gemeenschap inzake verkeersveiligheid.

2.4. Daarom is het des te belangrijker kwantitatieve doelstellingen te formuleren als onderdeel van een samenhangende algemene strategie voor de totstandbrenging van een homogene Europese ruimte en vorming op het gebied van de verkeersveiligheid. Daartoe zijn een aantal ideeën en basisbeginselen naar voren gebracht die erin bestaan dat :

- a) bij de werkzaamheden in verband met andere projecten en beleidsmaatregelen, met name in de sector vervoer, zowel op communautair als nationaal niveau rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid;
- b) een rustig rijgedrag wordt aangemoedigd;
- c) de nodige normen worden vastgesteld om de veiligheid van voertuigen te verbeteren;
- d) meer aandacht wordt besteed aan de belangrijkste oorzaken van ongevallen en aan de meest kwetsbare categorieën weggebruikers.

- 2.5. Wat punt a) hierboven betreft heeft de werkgroep de wenselijkheid onderzocht van een kaderrichtlijn die de verplichting inhoudt om in het vervoerbeleid of het communautair beleid in andere sectoren rekening te houden met de verkeersveiligheid, naar analogie met hetgeen reeds gebeurt voor de gevolgen van dat beleid voor het milieu. Er werd op gewezen dat dit beginsel wordt toegepast bij de projecten die thans voor het tweede onderzoekprogramma DRIVE worden ingediend. De groep is van oordeel dat nu reeds in het gemeenschappelijk vervoerbeleid of het beleid van de Gemeenschap in andere sectoren daadwerkelijk rekening moet worden gehouden met de verkeersveiligheid, ook al is deze kaderrichtlijn er nog niet. Punten b), c) en d) worden als geschikte doelstellingen aanvaard. De groep is van oordeel dat het concept "kalm rijgedrag" een zeer ruime toepassing heeft, met name in het kader van de voorlichting, opvoeding en reclame en dat het de drie elementen aanbelangt waarvan de veiligheid afhangt, namelijk de weggebruiker, de infrastructuur en de voertuigen. Een grotere veiligheid van de voertuigen is met name rechtstreeks van belang voor de Europese Gemeenschap in het licht van de dominerende rol van de EG bij de vaststelling van de voertuignormen, hoewel duidelijk is gebleken dat bepaalde categorieën kwetsbare weggebruikers geen voordeel hebben bij de verbetering van de aan andere gebruikers opgelegde veiligheidsnormen.
- 2.6. Rekening houdend met het heterogene karakter van de regelgevende en andere nationale en communautaire maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid, hebben de leden van de werkgroep op hoog niveau een lijst opgesteld van de specifieke thema's die betrekking hebben op de verkeersveiligheid en hebben zij aangegeven of de desbetreffende maatregelen op communautair dan wel op nationaal niveau dienen te worden genomen.
- 2.7. Vervolgens heeft de werkgroep op hoog niveau de mogelijke criteria voor de rangschikking naar prioriteit van de door het verslag GERONDEAU voorgestelde maatregelen besproken. Zij heeft daarbij rekening gehouden met de aan de gang zijnde initiatieven van de Commissie :

- a) kosten-/batenverhouding : dit criterium maakt een vergelijking mogelijk van twee waarden, namelijk de verwachte afname van het aantal verkeersslachtoffers en van de materiële schade door van de invoering van de voorgestelde maatregel en de directe kosten van de vereiste uitrusting en mankracht, waarbij ook rekening wordt gehouden met andere effecten, met name op het milieu;
- b) de aanvaardbaarheid van de maatregelen voor de betrokkenen : met dit criterium, dat nauw aansluit bij dat van sub c), tracht men na te gaan in hoeverre de verplichtingen of extra kosten door de betrokkenen zullen worden aanvaard;
- c) het handhavingspotentieel : dit criterium komt overeen met de omvang van de politionele en andere middelen die kunnen worden ingezet voor de veiligheid van het wegverkeer en het rechtssysteem dat voor de overtredingen sancties moet vaststellen die algemeen aanvaardbaar zijn;
- d) de politieke omstandigheden : zij kunnen een belangrijk criterium vormen in die zin dat een ernstig ongeval een gunstig klimaat kan scheppen voor een al dan niet regelgevende actie in verband met de verkeersveiligheid;
- e) sociale en educatieve acties op lange termijn : zij mogen niet worden verwaarloosd, met name bij de beoordeling van maatregelen waarmee een gedragsverandering wordt beoogd.

2.8. Tenslotte heeft de groep er bij het onderzoek van de bijzondere rol die de Gemeenschap zou moeten spelen op gewezen dat aan deze algemene criteria twee elementen dienen te worden toegevoegd, namelijk :

- a) bijzondere aandacht voor die maatregelen waarvoor de EG-activiteiten een "toegevoegde waarde" zouden verlenen aan de nationale en/of regionale maatregelen;

- b) de erkenning van de noodzaak van een communautair optreden in de gevallen waarin het Verdrag de Lid-Staten belet op te treden, bij voorbeeld op het gebied van de automobielconstructie.

2.9. De groep heeft de oorspronkelijke antwoorden op de vragenlijst van de Commissie in het licht van bovengenoemde overwegingen opnieuw bestudeerd en heeft een gedeelte van de daarin vervatte rangorde herzien. De maatregelen en prioriteiten zijn ook bekeken uit een oogpunt van de drie "klassieke" componenten van de verkeersveiligheid : weggebruikers, voertuigen en infrastructuur. Er is duidelijk gebleken dat de belangrijkste maatregelen van de Gemeenschap inzake verkeersveiligheid lange tijd vooral betrekking hadden op de voertuigen zelf en dat bij het streven naar voltooiing van de interne markt en opheffing van de technische handelsbelemmeringen vóór de inwerkingtreding van de Europese Akte de veiligheid soms op de tweede plaats kwam. Het nieuwe artikel 100A van de Europese Akte stelt een hoog beschermingsniveau verplicht waardoor in de EG-voorschriften voor voertuigen meer belang wordt gehecht aan de veiligheid en strengere veiligheidsnormen dienen te worden vastgesteld.

3. CONCLUSIES - ACTIEPROGRAMMA

- 3.1. Rekening houdend met de lopende acties en initiatieven van de Commissie, is de werkgroep op hoog niveau van oordeel dat het communautair beleid om echt efficiënt te zijn en een voelbaar effect te sorteren op het aantal verkeersslachtoffers en de economische kosten van verkeersongevallen die op dit ogenblik ontoelaatbaar hoog zijn zich moet concentreren op een paar actieterreinen met hoge prioriteit.

Na bestudering van de prioriteiten van de Lid-Statens zelf en de op het niveau van de Commissie aan de gang zijnde acties, is de werkgroep op hoog niveau tot de volgende conclusies gekomen :

- 3.1.1. de communautaire acties op het gebied van de verkeersveiligheid dienen sterk te worden uitgebreid, zowel op regelgevend als op ander gebied;
- 3.1.2. de communautaire acties en initiatieven zouden niet alleen volgens gemeenschappelijke criteria mogen worden geëvalueerd maar ook volgens het criterium van de "toegevoegde waarde" die zij aan de activiteiten van de Lid-Statens toevoegen;
- 3.1.3. wat de talrijke nuttige initiatieven van de Gemeenschap betreft die op lange termijn kunnen worden overwogen, dient op dit ogenblik prioriteit te worden verleend aan de volgende actiegebieden :
- a) maatregelen ter beperkingen van de snelheid;
 - b) het alcoholgebruik in het verkeer;
 - c) de educatie van de weggebruikers, inclusief de opleiding van bestuurders en het verkeersveiligheidsonderricht op school;
 - d) de verbetering van de actieve en passieve veiligheid van voertuigen;
 - e) de uitwisseling van gegevens en ervaring en de oprichting van een communautaire databank;

f) de strijd tegen reclame die een negatief effect kan hebben op de verkeersveiligheid, met name die waarin de snelheid van voertuigen wordt aangeprezen;

g) de invloed van de infrastructuur op de verkeersveiligheid;

3.2. De werkgroep heeft vervolgens de mogelijke concrete maatregelen en de wijze van optreden bestudeerd middels welke de Gemeenschap haar activiteiten op bovengenoemde prioritaire actiegebieden zou kunnen ontplooiën.

Voorstellen in verband met deze maatregelen en wijze van optreden maken het voorwerp uit van het communautaire programma dat de Commissie op basis van dit verslag zal opstellen en aan de Raad zal voorleggen.

3.3. Tijdens de werkzaamheden van de groep en met name die in verband met de niet-regelgevende activiteiten (uitwisseling van gegevens en gemeenschappelijk onderzoek) is de kwestie van de voor het opzetten van het programma vereiste middelen onderzocht.

De groep heeft verschillende voorstellen voor organisatieschema's bestudeerd, waarvan sommige afkomstig van buiten de groep en waarin de oprichting werd bepleit van een "onafhankelijk" agentschap of een raad voor de verkeersveiligheid naar analogie met het Europees Milieubureau en de in Amerika of Canada voor de verkeersveiligheid bevoegde "federale" instellingen. De werkgroep, die de standpunten van de Lid-Staten en de Commissie verwoordt, sluit niet definitief uit dat dergelijke voorstellen later worden bestudeerd doch is van oordeel dat de verkeersveiligheid de zaak van iedereen is en dat ook zou moeten blijven en dus een onderdeel moet zijn van het regeringsbeleid.

De werkgroep op hoog niveau is in dit stadium tot de conclusie gekomen dat het nog te vroeg is om een onafhankelijk organisme op te richten, laat staan de definitieve structuur vast te stellen van een eventueel organisme dat met de verkeersveiligheid is belast.

- 3.4. Er moet evenwel worden gezorgd voor continuïteit in de tenuitvoerlegging van bovengenoemd programma. Daarom is besloten dat de werkgroep op hoog niveau haar met succes aangevatte taak zal voortzetten en de inhoud en prioriteiten zal vaststellen van het communautair programma voor de verkeersveiligheid, waarbij tussen de Lid-Staten en de Commissie nauwere banden zullen worden gecreëerd.

Bovendien zouden ook de internationale organisaties die zich met de verkeersveiligheid bezighouden zo nodig bij de werkzaamheden van de Gemeenschap moeten worden betrokken.

- 3.5. Wat betreft de conclusie dat de werkzaamheden een permanent karakter moeten hebben, wenst de groep dat zij, naast het overleg tussen de Commissie en de groepen van overheidsdeskundigen bij de voorbereiding van concrete wetsvoorstellen, ook kan samenwerken met de Commissie en door deze laatste kan worden geraadpleegd met name voor de niet-regelgevende activiteiten waarbij de Gemeenschap een nieuwe rol moet spelen. Het gaat hier onder meer om :

- de uitwisseling van ervaringen;
- het opzetten van communautaire publiciteits- en bewustmakingscampagnes;
- de ondersteuning van activiteiten van de Lid-Staten op het gebied van de verkeersveiligheid;
- de exploitatie van de resultaten van de databank CARE die statistische gegevens bevat over de verkeersveiligheid;
- het onderzoek en de follow-up van de verkeersveiligheid in de Lid-Staten en de opstelling van verslagen daarover;
- het vervullen van bijkomende en nieuwe taken.

- 3.6. Wat betreft haar conclusie inzake de nodige middelen, wijst de werkgroep erop dat de middelen, zowel personele als financiële, die op dit ogenblik in de commissie aan de verkeersveiligheid worden besteed, ontoereikend zijn voor de uitvoering van een dergelijk programma en zij is van oordeel dat deze middelen via de gebruikelijke administratieve procedures dienen te worden verhoogd.

I

(Mededelingen)

RAAD

RESOLUTIE VAN DE RAAD EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN
DER LID-STATEN, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN,

van 21 juni 1991

betreffende een communautair actieprogramma inzake verkeersveiligheid

(91/C 178/01)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN
VAN DE LID-STATEN VAN DE EUROPESE GEMEEN-
SCHAPPEN, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN,

Gelet op de resolutie van het Europese
Parlement van 13 maart 1984 over de invoer-
ing van een programma van communautaire
maatregelen ter bevordering van de ver-
keersveiligheid over de weg⁽¹⁾ en op de
resolutie van de Raad en de vertegenwoor-
digers van de Regeringen van de Lid-Staten
van de Europese Gemeenschappen, in het
kader van de Raad bijeen, van 19 december
1984⁽²⁾, met name met betrekking tot het
Jaar van de verkeersveiligheid (1986) in
de Gemeenschap,

Gezien het verslag van het Europese Parle-
ment van 1987 over het Jaar van de ver-
keersveiligheid,

Gezien de mededeling van de Commissie aan
de Raad van 9 januari 1989, "verkeers-
veiligheid : een prioriteit voor de Gemeen-
schap",

Overwegende dat mag worden verwacht dat het
wegverkeer, met name door de voltooiing van
de interne markt in 1992, zal toenemen;

Overwegende dat het menselijk leed en de
sociale kosten van verkeersongevallen, die
ieder jaar meer dan 50.000 doden en meer
dan 1,5 miljoen gewonden eisen, zowel
moreel en politiek als economisch en sociaal
onaanvaardbaar zijn;

Overwegende dat daarom een bijzondere inspan-
ning moet worden geleverd voor de verbetering
van de verkeersveiligheid op alle gebieden die
betrekking hebben op de bestrijding van ver-
keersongelukken, met inbegrip van de bouw en
uitrusting van voertuigen;

Overwegende dat op communautair ni-
veau moet worden opgetreden ter ver-
sterking van de nationale maatregelen,
wanneer een gemeenschappelijke actie
meer vruchten lijkt te zullen afwerpen
dan afzonderlijke, niet-gecoördineerde
maatregelen van de Lid-Staten,

BEVESTIGEN het belang van een grotere
veiligheid in het vervoer, inzonder-
heid het wegvervoer;

VERZOEKEN de Commissie een communau-
tair programma op te stellen en ten
uitvoer te leggen met concrete maat-
regelen die bestemd zijn om nieuwe
gemeenschappelijke initiatieven tot
stand te brengen en om de bestaande
nationale ervaringen te bundelen op
de verschillende gebieden van actie
en onderzoek die betrekking hebben op
de bestrijding van verkeersongelukken
en de gevolgen voor de slachtoffers
van zulke ongelukken;

VERZOEKEN de Commissie een werkgroep
op hoog niveau, bestaande uit verte-
genwoordigers van de Regeringen van
de Lid-Staten, bijeen te brengen om
de doelstellingen en de wijze van
uitvoering van dit verkeersveilig-
heidsprogramma te bepalen, rekening
houdend met de vroegere acties en
studies en de lopende initiatieven op
dit gebied;

MENEN dat deze werkgroep de kosten/
baten-verhouding van de in dit pro-
gramma op te nemen maatregelen
moeten evalueren;

VERZOEKEN de Commissie vóór december
1991 bij de Raad een verslag, even-
tueel vergezeld van een eerste
reeks voorstellen, in te dienen met
het oog op de tenuitvoerlegging van
het programma vanaf 1992.

(1) PB nr. C 104 van 16.4.1984, blz. 38.

(2) PB nr. C 341 van 21.12.1984, blz. 1.

- Ongevallen op de weg in de Europese Gemeenschap

Aantal dodelijke slachtoffers 1975 - 1991 (a)

	<u>Land</u>	<u>1975</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>	<u>1988</u>	<u>1990</u>	<u>1991(b)</u>
B	België	2346	2396	1801	1967	1978	1881
DK	Denemarken	827	690	772	713	634	604
D	Bondsrepubliek Duitsland	14870	13041	8400	8213	7906	7465 (c)
GR	Griekenland	1187	1372	1908	1692	1945	1955
E	Spanje	5833	6522	6374	8252	9032	8843
F	Frankrijk	14166	13499	11387	11497	11215	10325
IRL	Ierland	586	564	410	463	478	439
I	Italië	10177	9135	7629	7425	7085	9095
L	Luxemburg	124	98	79	84	70	80
NL	Nederland	2321	1997	1438	1366	1376	1289
P	Portugal	3479	2941	2438	3294	3140	3564
UK	Verenigd Koninkrijk	6679	6239	5342	5230	5402	4700
EG	Europese Gemeenschap	62595	58494	47978	50196	50261	50240
	Andere ECMV-(7) staten	17283	14778	15507	17813	17201	
	ECMV (19)	79878	73272	63485	68009	67462	
VSA	Verenigde Staten	44425	51091	43825	47093		
J	Japan	14206	11752	12039	13447		

Bron : ECMV

Noten : a) Aantal dodelijke slachtoffers omgerekend op 30 dagen basis
b) Raming op basis van voorlopige gegevens voor 1991.
c) D = 11 Länder.

FINANCIEEL MEMORANDUM

SECTIE 1 : FINANCIËLE GEVOLGEN

1. **TITEL VAN DE MAATREGEL :** Communautair programma inzake verkeersveiligheid
2. **BEGROTINGSLIJNEN :** B2 - 702
daarnaast mogelijk ook andere begrotingslijnen (bij voorbeeld Onderzoek)
3. **JURIDISCHE GRONDSLAG :** ARTIKEL 75 van het EEG-Verdrag
4. **OMSCHRIJVING VAN DE MAATREGEL**

4.1. **Specifieke doelstellingen van de maatregel :**

Het door de Commissie voorgestelde programma heeft ten doel via wettelijke en andere maatregelen de verkeersveiligheid in de Gemeenschap te bevorderen en te ontwikkelen.

4.2. **Duur :** permanent

4.3. **Groepen waarvoor de maatregel gevolgen heeft :**

De Lid-Staten en dus indirect de hele bevolking van de Gemeenschap.

5. **INDELING VAN DE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN**

5.1. **Verplichte/niet-verplichte uitgaven :** niet-verplichte uitgaven

5.2. **Gesplitste/niet-gesplitste kredieten :** gesplitste kredieten

5.3. **Categorie van de ontvangsten :** geen ontvangsten

6. **AARD VAN DE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN**

6.1. **Gesubsidieerd voor 100 % :** neen

6.2. **Subsidie voor gezamenlijke financiering met andere bronnen uit de openbare en/of particuliere sector :** ja

6.3. **Rentesubsidies :** neen

6.4. **Overige :** studies

6.5. **Is voorzien in gehele of gedeeltelijke terugbetaling van de financiële steun van de Gemeenschap, als de maatregel economische voordelen oplevert ? :** neen

6.6. **Leidt de voorgestelde maatregel tot een wijziging in de ontvangsten ? Zo ja, van welke aard is deze wijziging en in welke categorie van ontvangsten treedt deze op ? :** neen

7. FINANCIËLE GEVOLGEN

7.1. Wijze van berekening van de totale kosten van de maatregel

Op communautair niveau zullen aan de vereiste maatregelen meestal studies moeten voorafgaan die aan de gebruikelijke voorschriften van de Commissie zullen moeten voldoen.

De kosten van de maatregel kunnen in dit stadium nog niet worden berekend door het algemene karakter van het voorgestelde programma en gezien het feit dat eerst op richtsnoeren van de Raad ten aanzien van de door de Commissie gedane voorstellen moet worden gewacht; op basis daarvan zullen dan concrete maatregelen moeten worden ontwikkeld die in cijfers kunnen worden uitgedrukt.

De voor dit programma vereiste bedragen zullen deel uitmaken van de financiële vooruitzichten voor de periode 1993-1997.

7.2. Uitsplitsing naar programmaonderdeel

	BEGROTING 93	VOORONTWERP BEGROTING 94	VARIATIE IN %
- Studies			
- Verzamelen van gegevens	PM	PM	
- Andere activiteiten			

7.3. Rechtstreeks met deze maatregel samenhangende administratieve uitgaven

Geen

7.4. Indicatief tijdschema voor de vastleggingskredieten

IN MILJOEN ECU

BEGROTING 1993	VOORONTWERP BEGROTING 1994	INDICATIEF PROGRAMMA			
		1995	1996	1997	1998 en volgende
Begrotingslijn B2-702 (gedeelte- lijk) 1,8 miljoen ecu	1,8 miljoen ecu	PM	PM	PM	PM

8. BEPALINGEN IN DE VOORGESTELDE MAATREGEL OM BEDROG TEGEN TE GAAN

Normale procedure

SECTIE 2 : ADMINISTRATIEVE UITGAVEN (DEEL A VAN DE BEGROTING)

SECTIE 3 : GEGEVENS VOOR DE KOSTEN/BATENANALYSE

9. GEGEVENS VOOR DE KOSTEN/BATENANALYSE

9.1. Doelstellingen

Met deze maatregel op het gebied van verkeersveiligheid wordt beoogd het gemeenschappelijk vervoerbeleid kracht bij te zetten.

9.2. Motivering van de maatregel

Aangezien de uiteindelijke doelstelling erin bestaat de verkeersveiligheid te verbeteren, lijkt het terecht de voordelen voor de Gemeenschap in sociaal-economisch perspectief te beschouwen. Volgens de recentste studies naar de sociaal-economische kosten van verkeersongevallen (bij voorbeeld COST 313) vertegenwoordigt elk dodelijk slachtoffer en elke gewonde een schadepost van gemiddeld circa 500.000 resp. 12.500 ecu.

Aangezien jaarlijks bij verkeersongevallen ongeveer 55.000 personen omkomen en meer dan 1.500.000 licht of ernstig gewond raken, kunnen de totale sociaal-economische kosten op ongeveer 46 miljard ecu per jaar worden geraamd.

Van de multiplicatoreffecten is niets bekend.

9.3. Het volgen en evalueren van de maatregel

9.3.1. Geselecteerde indicatoren voor de resultaten :
Periodieke rapporten

9.3.2. Geplande evaluatiemethoden en -frequentie :
De gebruikelijke controlemiddelen

9.4. Overeenstemming met het financieel programma

9.4.1. Is de maatregel opgenomen in het financieel programma van het DG voor de betreffende jaren ? Ja

9.4.2. Met welke meer algemene doelstelling van het financieel programma van het DG komt de doelstelling van de voorgestelde maatregel overeen ?
Gemeenschappelijk vervoerbeleid, veiligheid van het vervoer.

9.4.3. Voornaamste factoren van onzekerheid die de specifieke resultaten van de maatregel kunnen beïnvloeden : geen

ISSN 0254-1513

COM(93) 246 def.

DOCUMENTEN

NL

07

Catalogusnummer : CB-CO-93-308-NL-C

ISBN 92-77-56759-7

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen
L-2985 Luxemburg