

RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

del 17 gennaio 2001

sul tasso massimo di alcolemia (TA) consentito per i conducenti di veicoli a motore

[notificata con il numero C(2000) 4397]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2001/115/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,

considerando quanto segue:

- (1) Uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti è di stabilire regole uniformi applicabili al trasporto internazionale all'interno della Comunità, con particolare riguardo alla sicurezza degli utenti della strada negli Stati membri.
- (2) La Commissione ha adottato, nell'aprile 1997, un programma di sicurezza stradale ⁽¹⁾ contenente misure specifiche per migliorare la sicurezza sulle strade, e ha definito alcune priorità in materia nel marzo 2000 ⁽²⁾.
- (3) Nell'ultimo decennio l'incremento del volume del traffico stradale di merci e passeggeri ha determinato un aumento dei rischi di incidenti stradali.
- (4) È stato calcolato che tra l'1 % e il 5 % dei conducenti in circolazione presentano un tasso di alcolemia superiore al limite massimo consentito dalla normativa nazionale. Questi conducenti hanno in proporzione probabilità molto maggiori di essere coinvolti in incidenti, in quanto rappresentano fino al 20 % delle vittime di incidenti gravi o mortali e fino al 25 % dei conducenti periti in incidenti. È dunque necessario vietare la guida di veicoli a chi fa un consumo irresponsabile di bevande alcoliche.
- (5) Si calcola che ogni anno almeno 10 000 conducenti, passeggeri, pedoni e ciclisti nella Comunità europea rimangono vittime di incidenti stradali dovuti all'alterazione delle facoltà psicofisiche del conducente per effetto del consumo di bevande alcoliche.
- (6) Le ricerche confermano che il rischio di coinvolgimento in un incidente aumenta in misura significativa per chi presenta tassi alcolemici (TA) superiori a 0,5 mg/ml e che per il conducente medio, con un TA tra 0,5 e lo 0,8 mg/ml, il rischio di coinvolgimento in incidenti aumenta del 100 % rispetto a chi presenta un tasso pari a zero. Negli incidenti mortali il rischio relativo è molto maggiore.
- (7) Obiettivo primario di un limite massimo più uniforme nella Comunità europea è di trasmettere ai conducenti di veicoli che trasportano merci e passeggeri un messaggio chiaro e coerente e cioè che, oltre un certo limite, guidare dopo aver consumato bevande alcoliche è pericoloso e che i differenti limiti nei vari Stati membri sono una potenziale fonte di confusione e indeboliscono l'impatto del messaggio che è pericoloso guidare in stato di ebbrezza alcolica.
- (8) Un tasso massimo di alcolemia più uniforme fornirà un punto di riferimento più chiaro per l'applicazione effettiva delle norme a livello nazionale. È opportuno che i guidatori che circolano nella Comunità europea siano maggiormente consapevoli che esiste un limite più uniforme, superato il quale, in caso di controlli, essi saranno passibili delle sanzioni previste dalla legge del paese in cui è stata commessa l'infrazione.
- (9) Esistono numerose prove del fatto che un abbassamento del tasso massimo consentito di alcolemia, accompagnato da efficaci controlli della sua applicazione e da adeguate campagne informative, contribuisce a ridurre l'abuso di alcol qualunque sia il livello di alcolemia consentito.
- (10) Sembra ragionevole attendersi una diminuzione pari almeno al 10 % di tutte le vittime coinvolte in incidenti legati all'alcol attraverso un pacchetto di misure basato sull'abbassamento dei tassi alcolemici massimi consentiti, in combinazione con controlli efficaci dell'applicazione e con campagne pubblicitarie a livello nazionale, e sembra anche possibile diminuire ulteriormente il numero delle vittime aumentando l'intensità dei controlli.
- (11) È molto probabile che il valore sociale di un'azione concertata complementare per ridurre l'eccessivo consumo di alcol al volante, basata su un sistema più uniforme di limiti al tasso alcolemico, superi il costo dell'aggiustamento economico e dei controlli che tale azione richiederà.
- (12) La maggioranza degli Stati membri ha già adottato il valore di 0,5 mg/ml quale tasso massimo consentito per il tasso di alcolemia.
- (13) Un limite ancora inferiore, pari a 0,2 mg/ml, è consigliabile per quei conducenti che sono maggiormente a rischio di venire coinvolti in incidenti a causa della mancanza di esperienza o del tipo di veicolo che guidano, come avviene nel caso dei conducenti di grossi veicoli di trasporto merci o passeggeri o di veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose.

⁽¹⁾ Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il programma 1997-2001 [COM(97) 131 def].

⁽²⁾ Le priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea. Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni [COM (2000) 125].

- (14) È opportuno che gli Stati membri siano particolarmente consapevoli che il rischio di incidenti aumenta per effetto del consumo di droghe lecite o illecite associate all'alcol, nonché della necessità di tenere conto di questo aspetto nella propria legislazione.
- (15) È opportuno che gli Stati membri riconoscano l'utilità dello scambio reciproco di dati relativi alle rilevazioni del tasso alcolemico (effettuate anche mediante etilometro) per accrescere la base statistica su cui verificare l'efficacia delle misure per ridurre l'abuso di alcol alla guida, nonché l'utilità di scambiarsi dei risultati degli studi sull'alterazione delle facoltà psicofisiche dei conducenti.
- (16) La guida in stato di ebbrezza costituisce anche un rilevante problema sanitario, nel senso che l'articolo 152 del trattato mira ad assicurare un elevato livello di protezione della salute umana nella definizione e nell'attuazione di tutte le politiche ed attività della Comunità. Inoltre, l'azione della Comunità in materia è finalizzata al miglioramento della sanità pubblica, alla prevenzione delle malattie e affezioni e all'eliminazione delle fonti di pericolo per la salute umana.
- (17) Nel settore della sanità pubblica, l'articolo 152 conferisce alla Comunità il potere di contribuire ad incoraggiare la cooperazione tra gli Stati membri e, ove necessario, ad appoggiare la loro azione, nonché il potere di prendere, in stretto contatto con gli Stati membri, ogni iniziativa utile a promuovere detto coordinamento.
- (18) Nella comunicazione della Commissione sulla strategia della Comunità europea in materia di sanità e nella proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che adotta un programma d'azione nel settore della sanità pubblica (2001-2006) ⁽³⁾, l'alcol è menzionato come uno degli ambiti in cui è opportuno intraprendere particolari misure e iniziative allo scopo di ridurre o eliminare il rischio di lesioni o morte.
- (19) In tale contesto, il fenomeno della guida sotto gli effetti dell'alcol è uno dei problemi più importanti da tenere in considerazione nella definizione di politiche del settore. Sotto il profilo della riduzione dei rischi, questo è uno degli argomenti meno controversi, ma non lo è necessariamente dal punto di vista politico,

RACCOMANDA:

DEFINIZIONI

1. Ai fini della presente raccomandazione si applicano le seguenti definizioni:
- a) per «conducente di un veicolo» si intende il conducente di un veicolo a motore con tre o più ruote;

- b) per «motociclista» si intende solo il conducente di un veicolo a motore dotato di due ruote e non gli eventuali passeggeri sul sedile posteriore;
- c) per «conducente inesperto» si intende:
- i) un principiante che sta imparando a guidare un veicolo e non è titolare di patente di guida ai sensi della direttiva 91/439/CEE del Consiglio ⁽⁴⁾. Sono compresi i titolari di patenti di guida provvisorie, i principianti privi di patente accompagnati da istruttori — «conduite accompagnée» — e i principianti che frequentano una scuola guida;
 - ii) un conducente che sia stato in possesso di patente di guida ai sensi della direttiva 91/439/CEE per meno di due anni e che effettui o no un periodo di prova;
- d) per «veicolo di grandi dimensioni» si intende un veicolo per il trasporto di merci di peso superiore alle 3,5 tonnellate lorde e i veicoli di trasporto passeggeri che hanno più di 8 posti;
- e) per «veicolo che trasporta merci pericolose» si intende un veicolo dotato di targa di identificazione e guidato da un conducente in possesso dello speciale certificato di addestramento, menzionati rispettivamente negli allegati B5 e B6 della direttiva 94/55/CE del Consiglio ⁽⁵⁾.

STRUMENTI RACCOMANDATI PER COMBATTERE L'ABUSO DI ALCOL ALLA GUIDA

2. A tutti gli Stati membri si raccomanda di imporre per legge un tasso massimo di alcolemia (TA) pari o inferiore a 0,5 mg/ml, per tutti i conducenti di veicoli a motore.
3. A tutti gli Stati membri si raccomanda di imporre un tasso massimo consentito di alcolemia pari o inferiore a 0,2 mg/ml, per le seguenti categorie di utenti:
- a) conducenti principianti;
 - b) conducenti di veicoli a motore a due ruote;
 - c) conducenti di veicoli di grosse dimensioni;
 - d) conducenti di veicoli che trasportano merci pericolose.
4. A tutti gli Stati membri si raccomanda di istituire un sistema di test dell'aria espirata condotto su base casuale per esercitare un'azione deterrente contro l'abuso di bevande alcoliche, in modo che ogni conducente abbia una effettiva probabilità statistica di essere testato secondo le migliori pratiche almeno una volta ogni tre anni.
5. A tutti gli Stati membri si raccomanda di adoperarsi perché sia accolta la proposta di direttiva sugli strumenti di misurazione allo scopo di armonizzare la precisione degli strumenti utilizzati per l'analisi dell'aria espirata.

⁽⁴⁾ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1.

⁽⁵⁾ Accordo europeo sul trasporto di merci pericolose su strada (ADR) e protocollo di firma (volume II): ECE/TRANS/130 Vol II.

⁽³⁾ GU C 337 del 28.11.2000, pag. 122.

MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO A LIVELLO COMUNITARIO

6. È opportuno che tutti gli Stati membri sollecitino la Commissione a cooperare con loro per:

- a) scambiare informazioni sulle migliori pratiche riguardanti, ad esempio, le strategie per controllare il rispetto delle norme, i programmi di rieducazione, la raccolta di dati sugli incidenti;
- b) sostenere la ricerca e lo sviluppo, con particolare riferimento alle tecnologie atte ad impedire che le persone in stato di ebbrezza alcolica o che seguono una cura di disintossicazione si mettano alla guida di un veicolo;
- c) sostenere campagne di informazione su scala europea per persuadere i conducenti ad astenersi dall'alcol;

d) fornire tutti i dati relativi agli incidenti stradali legati all'alcol e coordinarne l'uso nell'ambito del programma CARE per monitorare l'efficacia delle misure adottate e creare una base di riferimento per le attività del futuro programma di azione comunitaria in materia di sanità pubblica ⁽⁶⁾.

Fatto a Bruxelles, il 17 gennaio 2001.

Per la Commissione
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente

⁽⁶⁾ Cfr. nota 3.

ALLEGATO

La tabella riporta i successi (riduzione del numero di vittime, degli incidenti e delle condanne) ottenuti dai paesi che hanno abbassato la soglia legale del tasso alcolemico (in genere insieme ad altre misure di accompagnamento) per scoraggiare l'abuso di alcol alla guida. Riporta inoltre una stima di quanto si prevede che diminuiranno le condanne per effetto di ulteriori abbassamenti del TA consentito.

I risultati sono sintetizzati nella relazione del gruppo di lavoro europeo sull'alcol, le droghe e i medicinali, preparate per il gruppo ad alto livello (ottobre 1999).

Stati membri	Riduzione del tasso alcolemico (mg/ml)	Altre misure di accompagnamento	Diminuzione delle vittime e degli incidenti (in % del totale delle vittime degli incidenti)	Diminuzione prevista delle condanne per infrazioni (%)
Austria	Da 0,8 a 0,5 Da 0,8 a 0,1 per i principianti	La frequenza delle analisi dell'aria espirata è aumentata del 23 %. La legge nel periodo di prova per i principianti introdotta nel 1992 ha certamente influito sulla percentuale di incidenti.	Il coinvolgimento in incidenti per i principianti è sceso del 32 % (per gli altri conducenti solo del 9 %).	Le condanne per infrazioni alla regolamentazione stradale sono diminuite del 25 %.
Belgio	Da 0,8 a 0,5	L'esame del numero totale di infrazioni per alterazione della capacità di guida dopo l'abbassamento del limite alcolemico non spiega l'aumento delle infrazioni rilevate tra lo 0,5 e lo 0,8, che si è verificato solo a causa della riduzione del limite. L'effettivo calo delle infrazioni, conseguenza di un cambiamento del comportamento dei conducenti, sarebbe maggiore se questo aumento si potesse spiegare. È necessaria un'analisi delle infrazioni per ciascun livello alcolemico rilevato, e non il semplice dato numerico delle infrazioni, per verificare se i cambiamenti del limite alcolemico hanno influenzato il comportamento di chi guida.		Nel complesso le condanne per infrazioni alle regolamentazioni sono diminuite del 2,5 %.
Paesi Bassi	Proposta diminuzione dallo 0,5 allo 0,2 per i principianti	Gli studi hanno dimostrato che una riduzione, se non accompagnata da più intensi controlli, potrebbe causare un aumento di incidenti, in quanto parte delle risorse verrebbe sottratta ai controlli sulle infrazioni più gravi.	Aumento degli incidenti in assenza di un rafforzamento dei controlli. NB: 10 % delle morti su strada sono legate al consumo di alcol.	
Svezia	Da 0,5 a 0,2	Si calcola che fino al 30 % della diminuzione potrebbe essere dovuto a una diminuzione del numero dei conducenti più giovani nei primi anni '90, a controlli più intensi e a sanzioni più severe.	Gli incidenti mortali sono diminuiti dell'8 %.	Dall'introduzione del nuovo limite le infrazioni sono diminuite del 7 % all'anno.

Stati membri	Riduzione del tasso alcolemico (mg/ml)	Altre misure di accompagnamento	Diminuzione delle vittime e degli incidenti (in % del totale delle vittime degli incidenti)	Diminuzione prevista delle condanne per infrazioni (%)
Regno Unito	Proposta una riduzione da 0,8 a 0,5	Il calcolo è basato su stime prudenti sul comportamento dei conducenti. Non si è tenuto conto degli effetti di controlli più severi.	Circa 50 vittime pari all'1,5 % del totale. NB: 15 % degli incidenti mortali su strada sono legati all'alcol	

Altri paesi	Riduzione del tasso alcolemico (mg/ml)	Altre misure di accompagnamento	Diminuzione delle vittime e degli incidenti (in % del totale delle vittime degli incidenti)	Diminuzione prevista delle condanne per infrazioni (%)
Australia	Da 0,8 a 0,5	Numerose ricerche hanno documentato gli effetti dell'abbassamento del limite nei vari Stati australiani, che spesso è stato accompagnato da un'intensificazione ben pubblicizzata dei controlli casuali dell'aria espirata. Si è registrata una diminuzione notevole degli incidenti e delle infrazioni per guida in stato di ebbrezza, distribuiti in tutti i livelli di alcolemia.	<i>Queensland</i> Gli studi hanno evidenziato un calo dell'8 % nel numero di incidenti dove il conducente presentava un tasso di alcolemia tra lo 0,8 e l'1,5, calo attribuibile all'abbassamento del limite legale. NB: Nel Victoria il 25 % delle morti per incidenti stradali sono legate all'alcol (livello simile a quello europeo).	<i>Australian Capital Territory</i> Calo del 90 % dei casi di guida con tassi di alcolemia tra lo 0,5 e lo 0,8, e del 41 % sopra il valore di 1,5, senza aumento dei controlli.
Canada	0,8 dal 1969	Nel 1999 si è deciso di non abbassare il tasso limite allo 0,5 ma di concentrare gli sforzi su maggiori controlli. In precedenza pochi conducenti fermati e trovati con un TA tra lo 0,8 e l'1,0 venivano condannati. Si è ritenuto che un inasprimento dei controlli — senza toccare il limite di TA in vigore — sarebbe stata la misura più efficace e con i minori rischi di dissenso da parte dell'opinione pubblica.	NB: In confronto all'Europa il Canada ha una percentuale relativamente alta di infortuni legati all'alcol (30-35 %).	
Giappone	0,5 dal 1970	Recentemente non si sono verificati cambiamenti, ma il Giappone segnala che un limite inferiore del tasso alcolemico, in combinazione con sanzioni severe, ha ridotto in maniera notevole gli incidenti stradali legati all'alcol. Dati recenti rivelano che le norme in materia non tengono adeguatamente conto delle ricerche sulle alterazioni del comportamento di guida legate all'alcol.	Notevoli riduzioni sul lungo termine. NB: In confronto all'Europa il Giappone ha una percentuale piuttosto bassa di incidenti dovuti al consumo di alcol.	

Altri paesi	Riduzione del tasso alcolemico (mg/ml)	Altre misure di accompagnamento	Diminuzione delle vittime e degli incidenti (in % del totale delle vittime degli incidenti)	Diminuzione prevista delle condanne per infrazioni (%)
Stati Uniti	Da 1,0 a 0,8	<p>Dati provenienti dagli USA indicano che un abbassamento del limite legale dall'1,0 allo 0,8 mg/ml, in alcuni Stati, in combinazione con le norme sul ritiro delle patenti (che consente alla polizia di disporre il ritiro immediato), riduce gli incidenti mortali legati all'alcol. La riduzione inoltre investe tutti i livelli di tasso alcolemico, e non solo quelli più bassi.</p> <p>Lo NHTSA nota che, se tutti gli Stati adottassero un limite di 0,8 mg/ml e le norme sul ritiro della patente, si potrebbero salvare 925 vite.</p> <p>Nessun controllo casuale dell'aria espirata e nessun aumento significativo dei test sulle strade.</p>	<p>Pari al 2,2 % secondo le stime.</p> <p>NB: In confronto all'Europa gli USA hanno una percentuale relativamente alta di incidenti legati all'alcol (tra il 35 e il 40 %).</p> <p>Circa il 28 % dei conducenti rimasti vittime di incidenti mortali avevano un tasso di alcolemia superiore all'1,0 mg/ml.</p>	