

Bruxelles, 12.12.2016
COM(2016) 787 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Salvarea de vieți: Sporirea siguranței vehiculelor în UE

Raportare privind monitorizarea și evaluarea elementelor avansate de siguranță ale vehiculelor, a raportului cost-eficacitate asociat acestora și a fezabilității acestora în vederea revizuirii normelor privind siguranța generală a vehiculelor, protecția pietonilor și a altor participanți la trafic vulnerabili
{SWD(2016) 431 final}

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Salvarea de vieți: Sporirea siguranței vehiculelor în UE

Raportare privind monitorizarea și evaluarea elementelor avansate de siguranță ale vehiculelor, a raportului cost-eficacitate asociat acestora și a fezabilității acestora în vederea revizuirii normelor privind siguranța generală a vehiculelor, protecția pietonilor și a altor participanți la trafic vulnerabili

1. INTRODUCERE

Siguranța rutieră din UE s-a îmbunătățit semnificativ în ultimele decenii grație unor măsuri ferme și eficiente luate la nivelul UE, precum și la nivel național și local, pentru abordarea comportamentului participanților la trafic, a vehiculelor și a infrastructurii. Drept rezultat, drumurile din UE sunt cele mai sigure din lume. Această siguranță sporită poate fi pusă, în mare măsură, pe seama cerințelor legislative ale UE cu privire la siguranța vehiculelor, care au fost introduse în cursul acestor ani în politica UE privind siguranța rutieră¹.

Aceste cerințe privind siguranța vehiculelor au constituit totodată un factor stimulator pentru cercetarea, dezvoltarea și inovația europeană: atunci când industria s-a confruntat cu cerințe mai ambițioase, aceasta a găsit modalitățile de a reacționa prin soluții tehnice inovatoare. Dat fiind faptul că UE a fost precursorul în ceea ce privește îndeplinirea majorității acestor cerințe, cea mai mare parte a soluțiilor au fost dezvoltate în Europa, creându-se aici locuri de muncă de calitate pentru a răspunde acestor provocări. De fapt, industria autovehiculelor este principalul furnizor de servicii private de cercetare și dezvoltare din UE, stabilind standarde la nivel global.

Industria autovehiculelor continuă să aducă inovații, iar cerințele de reglementare trebuie să fie reanalizate pentru a obține certitudinea că UE se află în continuare pe primul loc în ceea ce privește progresele la nivel internațional, aceasta continuându-și totodată activitatea în direcția salvării de vieți. Evoluția impresionantă în ceea ce privește reducerea accidentelor rutiere a încetinit în ultima vreme, în timp ce costurile asociate deceselor și vătămarilor corporale cauzate de accidentele rutiere sunt estimate la cel puțin 100 miliarde de euro pe an², iar sute de familii continuă să fie zdruncinate în fiecare an din cauza accidentelor rutiere.

Elementele de siguranță activă și progresele tehnologice asociate acestora duc la automatizarea treptată a vehiculelor. Acestea sunt considerate drept tehnologii generice esențiale pentru stimularea și susținerea unei mai mari automatizări a vehiculelor, contribuind la digitizarea pieței interne. În trecut, UE a introdus cerința obligatorie de montare a

¹ Evaluarea ex-post a Programului european de acțiune pentru siguranță rutieră (2001-2010) – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, Evaluarea intermediară a Orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020 – <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_ro.htm

sistemelor electronice de control al stabilității pe toate vehiculele, precum și a sistemelor avansate de frânare de urgență și a sistemelor de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație pe camioane și autobuze, aceasta contribuind la reducerea deceselor în trafic cu un număr estimat de 5 000 pe an. Întregul potențial al acestor tehnologii de siguranță activă, precum și al unora viitoare, pot deveni realitate doar dacă acestea sunt utilizate pe scară largă pe vehiculele de pe drumurile din UE.

Mai multe dintre aceste cerințe au contribuit, de asemenea, la reducerea emisiilor de CO₂ și, prin urmare, la îndeplinirea obiectivelor UE privind politicile climatice și la îndeplinirea obiectivelor uniunii energetice. Aceasta a fost situația în cazul sistemelor de monitorizare a presiunii în pneuri la autoturisme, care au asigurat utilizarea la o presiune optimă în pneuri în vederea reducerii rezistenței la rulare și, prin urmare, a reducerii consumului de carburant. Obiectivele politicilor climatice de reducere a CO₂ în sectorul transporturilor au presupus totodată dezvoltarea unor tehnologii ulterioare pentru vehicule care să stimuleze condusul în condiții optime de economie de carburant, de exemplu, prin sisteme adaptive și inteligente de adaptare a vitezei și extinderea monitorizării presiunii în pneuri la vehicule comerciale.

Dat fiind faptul că una dintre prioritățile producătorilor de vehicule este să asigure autonomia vehiculelor la un nivel din ce în ce mai ridicat, se pun la dispoziție la nivel larg tehnologii bazate pe senzori, care asigură precizie, robustețe, durabilitate și accesibilitate. Acestea sunt necesare pentru detectarea integrală a mediului din jurul vehiculului, contribuind la siguranță, în special în ceea ce privește participanții la trafic vulnerabili, precum și la reducerea congestiei și a poluării asociate acestora, dat fiind faptul că 15 % din cazurile de congestie din Europa se datorează accidentelor³.

În acest raport, Comisia prezintă constatările analizei sale cu privire la o serie de noi măsuri de siguranță. Aceasta propune o cale de urmat, ținând cont de fezabilitatea măsurilor propuse și de raportul cost-eficacitate al acestora. Măsurile sunt detaliate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei anexat la prezentul raport. Acestea constituie baza unei ample dezbateri publice la care Comisia Europeană invită toate părțile interesate.

În cele din urmă, ca un cadru general, Comisia Europeană intenționează să contribuie, prin această activitate, la prioritățile asociate creșterii, locurilor de muncă și investițiilor în UE, promovând cele mai eficiente inovații și păstrând locurile de muncă de calitate în Europa, digitizarea pieței interne prin promovarea elementelor de siguranță considerate drept tehnologii generice esențiale pentru stimularea și susținerea automatizării la scară largă a vehiculelor, precum și obiectivele uniunii energetice de reducere a CO₂ în sectorul transporturilor.

2. INTERACȚIUNEA DINTRE SIGURANȚA RUTIERĂ ȘI TEHNOLOGIA VEHICULELOR

Începând din anul 2009, accidentele de transport nu mai constituie cauza principală a deceselor înregistrate în Uniunea Europeană⁴. Numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere în UE s-a redus considerabil în ultimii 13 ani, mai exact cu aproximativ 53 %, de la 54 300 de decese în 2001 la 25 900 în 2014⁵. Cu toate acestea, accidentele de circulație afectează în continuare sute de mii de familii și generează costuri economice foarte mari în fiecare an. Ca atare, problema siguranței rutiere rămâne una urgentă. De asemenea, chiar dacă se observă

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf

reduceri semnificative în fiecare an, cifrele privind decesele par să stagneze începând din anul 2013. Mai multe state membre raportează, de fapt, că numărul victimelor este din nou în creștere⁶.

Pentru a atinge obiectivul strategic al UE de înjumătățire a numărului de decese cauzate de accidente rutiere de la aproximativ 31 000 în 2010 la 15 000 în 2020⁶, astfel cum se prevede în Orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020⁷, se impune depunerea unor eforturi suplimentare, deoarece există toate șansele ca obiectivul să nu fie atins.

În medie, decesele cauzate de accidente rutiere se produc într-o proporție majoritară de 55 % pe alte drumuri decât cele urbane, 38 % în zone urbane, în timp ce doar aproximativ 7 % sunt provocate pe autostrăzi. Pietonii și bicicliștii reprezintă 30 % din decesele înregistrate, în general, în transportul rutier, însă aproape 43 % din decesele înregistrate în zone urbane⁸. Aceste cifre indică, în general, domeniile în care trebuie să se realizeze îmbunătățiri și care ar putea fi vizate odată cu revizuirea normelor privind siguranța generală și siguranța pietonilor.

Experții au afirmat că aproximativ 95 % dintre accidentele rutiere implică eroarea umană într-o anumită măsură, în timp ce, conform estimărilor, 75 % dintre acestea sunt cauzate doar de eroarea umană⁹. Printre cauzele principale ale accidentelor asociate factorului uman, studiile au identificat viteza excesivă, distragerea atenției și conducerea sub influența alcoolului ca fiind unele dintre cele mai importante aspecte. În conformitate cu Comunicarea Comisiei CARS 2020: pentru o industrie auto europeană puternică, competitivă și sustenabilă¹⁰ și cu planul de acțiune prezentat în Comunicarea Comisiei intitulată “Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”¹¹, siguranța rutieră ar trebui să urmeze o abordare integrată, siguranța vehiculelor fiind doar unul dintre factorii care stabilesc rezultatul. Pentru a fi eficace, politica generală de siguranță rutieră trebuie să țină cont de toți factorii, cum ar fi comportamentul șoferilor și infrastructura rutieră, și să supravegheze cu atenție interacțiunea dintre aceștia.

Cu toate acestea, dată fiind relevanța cerințelor privind siguranța vehiculelor în rândul acestor factori și pe baza obligațiilor de raportare prevăzute în normele privind siguranța generală și siguranța pietonilor, Comisia Europeană a lansat dezbaterile asupra priorităților de intervenție în acest domeniu și a măsurilor bazate pe dovezi care produc, în ansamblu, un impact pozitiv maxim.

Ar trebui să li se acorde o atenție deosebită participanților la trafic vulnerabili și pasagerilor care prezintă o fragilitate intrinsecă din cauza vârstei lor, de exemplu, persoanelor vârstnice¹² și copiilor mici¹³. De asemenea, ar trebui să se acorde atenție evaluării tehnologiilor care exploatează interacțiunile dintre șofer, vehicul și mediul de condus, cum ar fi sistemele de transport inteligente (STI), contribuindu-se astfel la tendințele de digitizare din UE, în concordanță cu Strategia privind piața unică digitală.

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_ro.htm

⁷ COM(2010) 389 final

⁸ Repartizarea în funcție de mijlocul de transport a deceselor care au avut loc în UE în anul 2013, conform bazei de date CARE

⁹ Sursa: Raportul grupului de lucru eSafety pentru anul 2002

¹⁰ COM(2012) 636 final

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf

3. SIGURANȚA DATORATĂ INTERVENȚIEI LA NIVEL DE REGLEMENTARE

Există exemple clare de cerințe eficace privind siguranța, care au devenit deja obligatorii în UE, cum ar fi elementele de siguranță a pasagerilor vehiculelor la impactul frontal și lateral și protecția pietonilor, care au fost introduse treptat în ultimii 15 ani¹⁴. Aceste evoluții în materie de siguranță a vehiculelor au fost considerate a fi esențiale sub aspectul intervenției UE, contribuind la reducerea accidentelor rutiere și a deceselor/vătămarilor corporale în ultimii 15 ani și situând regiunea UE pe primul loc în lume în materie de siguranță a vehiculelor¹⁵.

Cu scopul precis de a proteja pietonii și alți participanți la trafic vulnerabili precum bicicliștii, a fost introdus treptat un set de cerințe cuprinzătoare pentru autoturisme ușoare în perioada 2005-2013, iar pentru vehicule grele și camionete, în perioada 2011-2019. Comparându-se situația din UE din 2013 cu cea din 2004 sub aspectul numărului deceselor înregistrate în rândul pietonilor și al bicicliștilor, s-a demonstrat că există o reducere de 37 % și, respectiv, 32 % a numărului acestora¹⁶.

Regulamentul privind siguranța generală a introdus sistemul obligatoriu de avertizare privind purtarea centurii de siguranță, cuplajele ISOFIX pentru montarea în condiții de siguranță a scaunelor pentru copii în autoturisme și monitorizarea presiunii în pneuri pentru prevenirea exploziei pneurilor, care poate duce la pierderea controlului. Sistemul de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație și sistemul autonom de frânare de urgență au devenit obligatorii pentru camioanele și autobuzele noi și au fost introduse, pentru toate autovehiculele, sisteme electronice de control al stabilității și lămpi pentru circulație diurnă. Aceste măsuri recente au fost introduse treptat între 2011 și 2015. Prin urmare, se observă faptul că, dat fiind gradul relativ redus de pătrundere pe piață a tehnologiilor aplicate, nu s-a putut încă efectua o evaluare detaliată a eficacității acestora.

4. MONITORIZAREA MĂSURILOR AVANSATE DE SIGURANȚĂ A VEHICULELOR

În conformitate cu Regulamentul privind siguranța generală¹⁷ și Regulamentul privind siguranța pietonilor¹⁸, Comisia trebuie să monitorizeze și să înainteze un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la progresele tehnice înregistrate în domeniul cerințelor privind siguranța pasivă sporită, la examinarea și la o eventuală includere a unor elemente de siguranță noi și îmbunătățite, precum și la tehnologii îmbunătățite de siguranță activă. Angajamentele sunt prezentate la articolul 17 din Regulamentul privind siguranța generală și la articolul 12 din Regulamentul privind protecția pietonilor.

¹⁴ Raportul global al OMS privind situația siguranței rutiere pentru 2015, secțiunea 3

¹⁵ Concluzia evaluării Orientărilor UE pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020¹⁵ a fost aceea că „legislația privind siguranța autovehiculelor, în special cea pusă în aplicare înainte de 2011, ar putea avea o contribuție semnificativă la reducerea numărului de decese și de vătămări grave în toate cele 28 de state ale UE în perioada vizată în prezent. Acest domeniu de activitate este pe departe cel mai eficient și mai eficace dintre toate activitățile Comisiei privind siguranța rutieră, adaugă cea mai mare valoare la ceea ce poate fi realizat de către statele membre” - http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

¹⁶ Fluctuația ratei deceselor pe mijloace de transport în anul 2013 conform CARE

¹⁷ JO L 200, 31.7.2009, p. 1

¹⁸ JO L 35, 4.2.2009, p. 1

4.1. TEHNOLOGII NOI ȘI MĂSURI NEREGLEMENTATE

În vederea îndeplinirii obiectivului de monitorizare și raportare, Comisia a lansat în 2014 studiul de evaluare a Beneficiilor și fezabilității unor tehnologii noi și a unor măsuri nereglementate în domeniul siguranței pasagerilor vehiculelor și al protecției participanților la trafic vulnerabili în contextul Regulamentului privind siguranța generală și al Regulamentului privind siguranța pietonilor (*Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users in the context of the General Safety and Pedestrian Safety Regulations*), care a fost publicat în EU Bookshop în martie 2015¹⁹.

Interacțiunile și consultările intensive cu părțile interesate au adus beneficii semnificative atât în etapa de pregătire a termenilor de referință ai studiului de către Comisie, cât și în etapa de culegere a informațiilor detaliate și a datelor în timpul analizei efectuate ulterior în numele Comisiei. Înainte de finalizarea sa, studiul a fost dezbătut intens și cu autoritățile statelor membre și cu partenerii internaționali.

Comisia a vrut să se asigure că informațiile au fost compilate și furnizate cu scopul de a permite stabilirea priorității unor posibile măsuri în materie de siguranță pentru viitor. În acest sens, studiul oferă o prezentare a fezabilității și a analizei cost-beneficiu a unei serii ample de 55 de măsuri candidate pentru o eventuală includere în versiunea revizuită a Regulamentului privind siguranța generală și a Regulamentului privind siguranța pietonilor. Rezultatele studiului constau în costuri-beneficii orientative furnizate pentru a face distincția între măsurile care sunt foarte probabile, relativ probabile sau foarte improbabile în ceea ce privește aducerea unui beneficiu în raport cu costurile punerii în aplicare.

În contextul acestui raport al Comisiei, evaluarea preliminară a elementelor de siguranță îmbunătățite a fost ulterior elaborată și transformată într-o listă cuprinzând o selecție specifică de măsuri care ar putea fi atât eficiente din punctul de vedere al costurilor, cât și fezabile. Aceste măsuri includ introducerea de sisteme active cum ar fi sistemele de frânare automată de urgență și tehnologia activă pentru păstrarea benzii de rulare, îmbunătățirea elementelor de siguranță pasivă, cum ar fi sistemele de avertizare privind portul centurii de siguranță pe toate scaunele, precum și sisteme îmbunătățite de amortizare pentru pietoni în cazul impactului frontal cu partea din față a vehiculelor și detectarea bicicliștilor în cazul unei coliziuni iminente. Alte domenii de mare interes se referă la îmbunătățirea vizibilității directe și la eliminarea unghiurilor moarte la camioane pentru protejarea participanților la trafic vulnerabili. Secțiunea 5 cuprinde o prezentare de ansamblu, iar toate detaliile sunt furnizate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezentul raport.

4.2. MONTAREA VOLUNTARĂ

Programele de evaluare și clasificare a vehiculelor consumatorilor, cum ar fi Programul european pentru evaluarea vehiculelor noi (Euro NCAP)²⁰, au încurajat producătorii de

¹⁹ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1lSR0OOK4MycO9B0000BAJ9tQVy;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

²⁰ Euro NCAP este un program european voluntar de evaluare a performanței în materie de siguranță a vehiculelor susținut de Comisia Europeană și de mai multe guverne europene, precum și de organizații din industria producătoare de mașini și organizații ale consumatorilor. Euro NCAP publică rapoarte privind siguranța pentru vehicule noi, stabilind o „clasificare pe stele” pe baza performanței vehiculelor obținute în

vehicule să realizeze vehicule mai sigure decât ceea ce se impune prin legislația UE în materie de siguranță a vehiculelor și să monteze tehnologii avansate și de ultimă generație în materie de siguranță pe o mare parte din modelele lor de pe piață. Fără îndoială, aceste eforturi contribuie, de asemenea, la asigurarea unui nivel ridicat de siguranță pe drumurile din UE.

Însă, în timp ce producătorii se străduiesc, în general, să obțină cea mai bună clasificare posibilă pe stele pentru cele mai vândute modele ale lor pe piețele principale din statele membre, se observă că nu toate țările beneficiază de o repartizare uniformă a vehiculelor de rang superior pe piețele lor interne. În unele cazuri, anumite modele de rang inferior ținesc în mod specific anumite piețe (mai puțin prospere) și nu sunt disponibile pe alte piețe. În alte cazuri, modelele care sunt, de regulă, de rang superior, vor avea de fapt o performanță redusă în realitate, deoarece nu sunt prevăzute cu elementele avansate de siguranță care nu sunt obligatorii în anumite țări, spre exemplu pentru reducerea costurilor asociate cu politicile locale de impozitare. Această practică comună poate fi explicată prin regula aplicată (până nu demult) în cadrul sistemului de clasificare, conform căreia nu toate vehiculele clasificate vândute, ci doar majoritatea acestora, ar trebui să fie prevăzute cu un anumit element de siguranță²¹.

Ca urmare a celor menționate anterior, există indicații clare în sensul că nu toți cetățenii UE au acces la vehicule cu un nivel la fel de ridicat de siguranță, în funcție de politicile interne și de strategiile de alocare ale producătorilor de vehicule și ale importatorilor acestora, în special în ceea ce privește puterea de cumpărare a consumatorilor pe o anumită piață, ajungându-se la situația în care unul din cinci vehicule cumpărate nu prezintă neapărat elementele avansate de siguranță la bord pe care le-ar presupune o clasificare pe stele. Totuși, multe dintre elementele promovate de programele de clasificare sunt unele obișnuite și, datorită economiilor de scară, costul acestora ar fi trebuit să scadă semnificativ în ultimii ani. Stabilirea obligativității acestor elemente ar putea contribui la uniformizarea nivelurilor de protecție.

4.3. EVALUAREA NIVELULUI DE REFERINȚĂ ACTUAL PENTRU SIGURANȚĂ ȘI PRIORITĂȚI VIITOARE

Pentru a permite un cadru mai ambițios și mai armonizat în materie de siguranță pe întreg teritoriul UE, cu ocazia revizuirii reglementărilor privind siguranța vehiculelor în UE ar trebui să se evalueze elementele de siguranță care sunt avute în vedere pentru o posibilă includere cu caracter obligatoriu în vederea îmbunătățirii nivelului de siguranță al vehiculelor pentru a ajunge la un nivel care să fie în concordanță cu nivelul de referință actual oferit de principalele vehicule care se vând cel mai bine în UE.

Situația privind vehiculele comerciale și autobuzele necesită, de asemenea, atenție. În timp ce, în cazul autoturismelor, se pune accentul pe asigurarea protecției pasagerilor și a altor participanți la trafic vulnerabili, acest lucru nu este întotdeauna evident în cazul altor categorii de vehicule. Deși acum se impun elemente de siguranță de bază, cum ar fi integritatea generală a construcției și purtarea centurilor de siguranță, precum și sistemul autonom de frânare și sistemul de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație, s-a acordat o atenție relativ redusă promovării și îmbunătățirii în continuare a nivelurilor de siguranță oferite de aceste vehicule. Această situație este în contradicție cu nevoia de a asigura o mai bună protecție a ocupanților unor astfel de vehicule, dată fiind cota

urma unor încercări variate de impact, inclusiv impactul frontal, lateral și cu stâlpi, precum și impactul cu pietoni. Cea mai bună clasificare este cea de cinci stele.

²¹ <http://www.euroncap.com/en/about-euro-ncap/how-to-read-the-stars>

încă semnificativă a accidentelor, precum și de a proteja bicicliștii și pietonii care sunt implicați din ce în ce mai mult în accidente care culminează cu vătămări grave și decese în orașele UE²².

4.4. STUDII SUPLIMENTARE DE EFECTUAT ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI VEHICULELOR

Ținând cont de acțiunile de reglementare din alte regiuni ale lumii, în special cele din SUA și Japonia, Comisia consideră că este adecvat să demareze studii pentru a cerceta tipurile specifice de accidente care sunt abordate în regiunile respective cu scopul de a confirma dacă există cazuri similare în UE care necesită atenție. Pe baza unor astfel de studii, urmează să se obțină o prezentare actualizată a situației din UE și să se identifice măsurile de contracarare care ar putea fi necesare. În cazul acestor accidente, ar putea fi vizate impacturile frontale, impacturile laterale, răsturnările și impacturile cu spatele, în special cu o concentrare asupra efectelor datorate proliferării autoturismelor tip SUV cu centre gravitaționale mai mari, mase mai mari și modele frontale agresive, asociate cu vătămări ale ocupanților diverși și vulnerabili, precum și cu incendierea vehiculelor în urma coliziunilor. Documentul de lucru al serviciilor Comisiei cuprinde o listă de studii propuse.

4.5. NECESITATEA DE A ÎMBUNĂTĂȚI DISPONIBILITATEA DATELOR DETALIATE PRIVIND ACCIDENTELE DIN UE

La fiecare persoană decedată într-un accident de circulație, mult mai multe suferă vătămări grave cu consecințe care le schimbă viața. Vătămrile grave nu sunt doar mai frecvente, dar și mai costisitoare pentru societate din cauza necesității de reabilitare pe termen lung și a îngrijirilor medicale.

Elementul central în strategia de reducere a accidentelor este cerința existenței unor date detaliate de bună calitate privind accidentele. Astfel de date sunt considerate a fi o cerință preliminară esențială în cadrul formulării și monitorizării politicii privind siguranța rutieră în UE. Datele sunt necesare pentru evaluarea performanței rutiere și a siguranței vehiculelor, precum și pentru susținerea dezvoltării unor acțiuni viitoare. S-a identificat deja acum mulți ani faptul că nicio bază de date unică a accidentelor, care a fost disponibilă în UE până acum, nu a putut să îndeplinească toate cerințele și că există deficiențe majore, inclusiv în ceea ce privește cauzele detaliate ale accidentelor și vătămarilor²³.

Începând din 2015, statele membre au început să transmită pentru prima dată informații privind vătămări grave pe baza scalei la nivel internațional de evaluare a vătămarilor MAIS3+ (Scorul maxim bazat pe scala lezională abreviată) care se aplică în cazul persoanelor rănite grav. Acesta este un pas important în direcția potrivită. Cu toate acestea, este indispensabil să se stabilească dacă este necesar să se desfășoare o inițiativă prin care să se inițieze colectarea datelor detaliate despre accidente la nivelul UE, care să poată fi utilizate pentru elaborarea de politici în materie de siguranță rutieră.

În cazul revizuirilor ulterioare ale normelor privind siguranța vehiculelor, precum și al oricăror alte măsuri privind siguranța rutieră, s-ar beneficia de o disponibilitate mai mare a datelor detaliate precise privind accidentele din UE.

²² Repartizarea deceselor pe mijloace de transport în UE în anul 2013, comparativ cu anul 2011, conform bazei de date CARE

²³ ETSC (2001)

5. ASPECTE CHEIE DE ABORDAT ÎN CADRUL REVIZUIRII ȘI O POSIBILĂ ACTUALIZARE A REGULAMENTELOR

Au fost identificate patru domenii principale de acțiune care cuprind 19 măsuri specifice pentru sporirea siguranței vehiculelor. În această etapă, pe baza analizei noastre menționate la punctul 4.1 de mai sus, măsurile selectate par să fie într-adevăr fezabile și eficiente din punctul de vedere al costurilor, însă ar trebui să fie supuse unor studii ulterioare. Pentru a analiza cu atenție dacă aceasta este situația, aceste măsuri ar trebui să fie supuse, într-o etapă următoare, unor dezbateri suplimentare cu părțile interesate și unei analize suplimentare de către Comisie, pentru a se ajunge, în cele din urmă, la o evaluare incontestabilă a impactului acestora pentru a spori cu adevărat siguranța vehiculelor din UE.

Măsurile vizate sunt prezentate pe scurt în principalele domenii privind siguranța vehiculelor evidențiate mai jos.

5.1. MĂSURI DE SIGURANȚĂ ACTIVĂ

Acest domeniu principal cuprinde măsuri care asigură capacitatea de a evita accidentele, în ansamblu, nu de a reduce consecințele acestora și, în general, acesta este considerat cel mai important domeniu de evoluție legislativă viitoare în materie de siguranță a vehiculelor. Elementele de siguranță vizate sunt: frânarea automată de urgență, adaptarea inteligentă a vitezei, asistență la păstrarea benzii de rulare și monitorizarea stării de amețeală și a distragerii atenției șoferului.

5.2. MĂSURI DE SIGURANȚĂ PASIVĂ

Acest domeniu cuprinde măsuri de reducere a accidentelor care constau în introducerea de noi cerințe sau în consolidarea măsurilor existente în ceea ce privește: afișarea în caz de frânare de urgență (lămpi de stop cu aprindere intermitentă), dispozitivul de avertizare privind portul centurii de siguranță, încercarea de impact frontal, încercarea de impact lateral, încercarea de impact cu spatele, standardizarea interfeței dispozitivului de blocare la detectarea alcoolului, sistemul de înregistrare a datelor privind accidentele și monitorizarea presiunii în pneuri.

5.3. CAMIOANE ȘI AUTOBUZE

Măsurile avute în vedere pentru îmbunătățirea siguranței camioanelor și autobuzelor sunt introducerea sau îmbunătățirea: modelului frontal și a vizibilității directe, protecției antiîmpănare spate a camionului și a remorcii (bara de protecție din spate), protecției laterale (apărători laterale) și a siguranței la incendiu pentru autobuze.

5.4. SIGURANȚA PIETONILOR ȘI A BICICLIȘTILOR

În cele din urmă, acest domeniu prevede introducerea sistemului de detecție a pietonilor și a bicicliștilor (conectat la sistemele de frânare automată de urgență), a protecției la impact frontal pe montajii A și parbrizul frontal, precum și a sistemului de detecție a persoanelor din spatele vehiculelor la mersul în marșarier (mersul înapoi).

6. CONCLUZII

Normele privind siguranța vehiculelor, care sunt actualmente în vigoare în Uniunea Europeană, constau într-un pachet complex prezentând o eficacitate și o evidență dovedite, astfel cum se subliniază mai sus la punctul 3. Planul de acțiune prezentat în Comunicarea

Comisiei intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”²⁴ cuprinde aspecte ample care au un impact asupra siguranței rutiere, în special a siguranței vehiculelor, dar și asupra comportamentului conducătorilor auto și a infrastructurii rutiere. Evaluarea intermediară a acestei politici²⁵ a confirmat evoluția importantă și foarte semnificativă în ceea ce privește reducerea deceselor cauzate de accidentele rutiere. Concluzia studiului a fost, de asemenea, aceea că legislația privind autovehiculele reprezintă un domeniu esențial sub aspectul impactului asupra reducerii numărului de accidente.

Prezentul raport adresat Parlamentului European și Consiliului oferă o imagine de ansamblu și propune o cale de urmat pentru îmbunătățirea siguranței vehiculelor în beneficiul tuturor participanților la trafic, mai exact a tuturor cetățenilor Uniunii Europene. Comisia a examinat măsuri cu potențialul de a asigura îmbunătățiri progresive, dar semnificative, pentru a aborda o serie de aspecte legate de siguranța vehiculelor. Comisia va analiza care dintre acestea ar putea fi introduse în legislație în urma unor evaluări adecvate ale impactului costurilor și beneficiilor, inclusiv ținându-se cont de impactul cumulativ asupra competitivității industriei din UE și de o perioadă rezonabilă care să permită adaptarea la nivelul industriei.

Orice noi cerințe privind siguranța vehiculelor pentru infrastructura rutieră europeană ar trebui să încurajeze inovația și investițiile în vederea creării de locuri de muncă de calitate în UE și să susțină competitivitatea industriilor din UE. De asemenea, acestea ar trebui să reafirme angajamentul Uniunii de a asigura reducerea fermă a emisiilor de gaze cu efect de seră în cadrul strategiei de combatere a schimbărilor climatice.

²⁴ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/com_20072010_ro.pdf

²⁵ COM(2015) 116 final