

Bruxelles, 12.12.2016.
COM(2016) 787 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u

Izvešće o praćenju i procjeni naprednih značajki sigurnosti vozila, njihovoj troškovnoj učinkovitosti i izvedivosti u svrhu preispitivanja propisa o općenitoj sigurnosti vozila te o zaštiti pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u prometu
{SWD(2016) 431 final}

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u

Izvješće o praćenju i procjeni naprednih značajki sigurnosti vozila, njihovoj troškovnoj učinkovitosti i izvedivosti u svrhu preispitivanja propisa o općenitoj sigurnosti vozila te o zaštiti pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u prometu

1. UVOD

Sigurnost na cestama u EU-u znatno je poboljšana tijekom proteklih desetljeća zahvaljujući snažnom i učinkovitom djelovanju na razini EU-a, na državnoj i lokalnoj razini radi unaprjeđenja ponašanja sudionika u prometu, vozila i infrastrukture. Zbog toga su ceste u EU-u najsigurnije ceste svijeta. Povećanu sigurnost moguće je uvelike pripisati zakonodavnim zahtjevima EU-a o sigurnosti vozila koji su uvedeni tijekom proteklih godina kao dio politike EU-a u području sigurnosti na cestama¹.

Ti zahtjevi u pogledu sigurnosti vozila pridonijeli su i poboljšanju istraživanja, razvoja i inovacija u Europi: kad se industrija suočila s ambicioznijim zahtjevima, pronašla je načine kako da na to odgovori primjenom inovativnih tehničkih rješenja. Budući da je EU bio prvi pokretač većine ovih zahtjeva, većina rješenja razvijena je u Europi te su stvorena kvalitetna radna mjesta kako bi se odgovorilo na te izazove. Točnije, industrija motornih vozila glavni je pokretač privatnog istraživanja i razvoja u EU-u te postavlja standarde na globalnoj razini.

Automobilska industrija nastavlja uvoditi inovacije, a regulatorne zahtjeve valja ponovno razmotriti u cilju osiguravanja nastavka istaknute prisutnosti EU-a u području međunarodnog razvoja, ali i neprekidnog rada na spašavanju života. Dojmljiv napredak u smanjenju broja automobilskih nesreća nedavno je usporen, a procjenjuje se da trošak smrtnih slučajeva i ozljeda na cestama iznosi najmanje 100 milijardi EUR godišnje² te su stotine obitelji svake godine i dalje pogođene posljedicama nesreća na cestama.

¹ *Ex post* evaluacija europskog akcijskog programa sigurnosti cestovnog prometa (2001. – 2010.) – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, Privremena evaluacija smjera politike cestovne sigurnosti za razdoblje 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_hr.htm

Značajke aktivne sigurnosti i njihov tehnološki razvoj rezultiraju postupnom automatizacijom vozila. Smatraju se ključnim tehnologijama poboljšanja i pružanja potpore automatizaciji vozila, što pridonosi digitalizaciji unutarnjeg tržišta. EU je u prošlosti uveo obvezu ugradnje elektroničkih sustava za nadzor stabilnosti u sva vozila te naprednih sustava za kočenje u slučaju nužde i sustava za upozorenje o nenamjernom napuštanju prometnog traka u kamionima i autobusima što pridonosi procijenjenom smanjenju broja smrtnih slučajeva u prometu za 5000 godišnje. Potpuni potencijal navedenih i dodatnih tehnika aktivne sigurnosti moguće je ostvariti jedino masovnom primjenom u vozilima na cestama EU-a.

Nekoliko je tih zahtjeva pridonijelo i smanjenju emisija CO₂ i usklađivanju s ciljevima EU-a u područjima klimatske politike i energetske unije. Tako je bilo u slučaju sustava za praćenje pritiska u gumama za putničke automobile čime se osigurala upotreba s optimalnim pritiskom u gumama kako bi se smanjio otpor kotrljanja, a time i potrošnja goriva. Za postizanje ciljeva klimatske politike u pogledu smanjenja CO₂ u sektoru prijevoza potreban je i razvoj dodatnih tehnologija u vozilima, koje potiču vožnju u optimalnim uvjetima učinkovitosti potrošnje goriva, na primjer prilagodljivom i pametnom prilagodbom brzine te širom upotrebom praćenja pritiska u gumama na teretna vozila.

Budući da su povećane razine samostalnosti vozila postale prioritet proizvođača automobila, precizne, otporne, trajne i dostupne senzorske tehnologije postaju široko dostupne. One su nužne za potpuno detektiranje okruženja vozila, čime se pridonosi sigurnosti, posebice u pogledu nezaštićenih sudionika u prometu te smanjenju zakrčenosti i posljedične zagađenosti, imajući na umu da je 15 % prometnih zastoja u Europi posljedica nesreća³.

U ovom Izvješću Europska komisija predstavlja zaključke analize nekoliko novih mjera sigurnosti. Komisija predlaže daljnje mjere uz razmatranje izvedivosti i isplativosti predloženih mjera. Detaljno objašnjenje mjera uključeno je u Radni dokument službi Komisije koji je priložen ovom Izvješću. Te mjere temelj su velike javne rasprave na koju Europska komisija poziva sve dionike.

Konačno, kao opći okvir Europska komisija ovim radom namjerava pridonijeti prioritetima povezanim s rastom, radnim mjestima i ulaganjima u EU-u, promicanju najučinkovitijih inovacija te zadržavanju kvalitetnih radnih mjesta u Europi, digitalizaciji unutarnjeg tržišta promicanjem sigurnosnih značajki koje se smatraju ključnim tehnologijama za poboljšanje i potporu široke automatizacije vozila te ciljeva energetske unije za smanjenje CO₂ u prometu.

2. UZAJAMNI UTJECAJ SIGURNOSTI NA CESTAMA I TEHNOLOGIJE VOZILA

Od 2009. nesreće u cestovnom prometu više nisu najčešći uzrok smrti u Europskoj uniji⁴. Broj smrtnih slučajeva na cestama u EU-u znatno se smanjio tijekom proteklih 13 godina. Točnije, radi se o smanjenju za gotovo 53 % – s 54 300 slučajeva 2011. na 25 900 slučajeva 2014.⁵ Međutim, prometne nesreće i dalje pogađaju stotine tisuća obitelji i svake godine uzrokuju goleme ekonomske troškove. Zbog toga problem sigurnosti na cestama ostaje problem koji treba hitno riješiti. Nadalje, iako su primjetna velika smanjenja na godišnjoj razini, čini se da brojevi smrtnih slučajeva stagniraju od 2013. Štoviše, nekoliko država članica izvješćuje da je broj nezgoda ponovno u porastu⁶.

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

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

Kako bi se postigao strateški cilj EU-a smanjenja broja smrtnih slučajeva na cesti za polovinu, s približno 31 000 2010. na 15 000 2020.⁶, kako je navedeno u smjeru politike cestovne sigurnosti za razdoblje 2011. – 2020.⁷, potrebno je uložiti dodatne napore s obzirom na činjenicu da predmetni cilj neće biti postignut.

Većina, u prosjeku 55 % smrtnih slučajeva događa se na neurbanim cestama, 38 % se događa u urbanim područjima, dok je samo 7 % nesreća prouzročeno na autocestama. Ukupno 30 % smrtnih slučajeva na cestama odnosi se na pješake i bicikliste, dok ta brojka na urbanim područjima iznosi gotovo 43 %⁸. Te brojke općenito ukazuju na područja poboljšanja na koja je moguće ciljati izmijenjenim propisima o općoj sigurnosti i sigurnosti pješaka.

Stručnjaci navode da približno 95 % nesreća na cestama uključuje određenu razinu ljudske pogreške, dok se procjenjuje da je 75 % nesreća prouzročeno isključivo ljudskom pogreškom⁹. Prema rezultatima istraživanja među glavnim su uzrocima nesreća prouzročenih ljudskim čimbenicima pretjerana brzina, odvratanje pozornosti te vožnja pod utjecajem alkohola. U skladu s Komunikacijom Komisije CARS 2020.: prema snažnoj, konkurentnoj i održivoj europskoj automobilskoj industriji¹⁰ te akcijskim planom navedenim u Komunikaciji Komisije „Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjer politike cestovne sigurnosti za razdoblje 2011. – 2020.”¹¹, sigurnost na cesti trebala bi slijediti integrirani pristup, a sigurnost vozila samo je jedan od nekoliko čimbenika koji utječu na ishod. Kako bi bila učinkovita, u politici sigurnosti na cestama potrebno je u cijelosti uzeti u obzir mnoge čimbenike, kao što su ponašanje vozača i cestovna infrastruktura, te pobliže razmotriti njihov međusobni utjecaj.

Međutim, s obzirom na važnost zahtjeva u pogledu sigurnosti vozila među ovim čimbenicima te ispunjavajući obveze izvješćivanja u skladu s uredbama o općoj sigurnosti i sigurnosti pješaka, Europska komisija započela je raspravu o prioritetima za intervencije u tom području te o mjerama koje se temelje na dokazima i kojima se ostvaruje ukupno najveći pozitivni utjecaj.

Posebnu pozornost potrebno je posvetiti nezaštićenim sudionicima u prometu te putnicima u vozilu koji su u opasnosti zbog svoje dobi, odnosno starijim osobama¹² i maloj djeci¹³. Pozornost je potrebno posvetiti i procjeni tehnologija koje iskorištavaju interakcije između vozača, vozila i okruženja vozača kao što su inteligentni prometni sustavi (ITS), čime se pridonosi kretanjima u području digitalizacije u EU-u u skladu sa strategijom jedinstvenog digitalnog tržišta.

3. SIGURNOST ZBOG REGULATORNE INTERVENCIJE

Postoje jasni primjeri učinkovitih sigurnosnih zahtjeva koji su već obvezni u EU-u, kao što su odredbe o sigurnosti putnika u automobilu u slučaju čelnog i bočnog sudara te zaštita pješaka, a koje su postupno uvedene tijekom proteklih 15 godina¹⁴. Te su promjene u području sigurnosti vozila smatrane ključnima za intervenciju EU-a koja je pridonijela smanjenju broja

⁷ COM(2010) 389 final

⁸ Distribucija smrtnih slučajeva u bazi CARE prema načinu prijevoza u EU-u 2013.

⁹ Izvor: Izvješće radne skupine za e-sigurnost za 2002. godinu

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

¹⁴ Izvješće SZO-a o globalnom statusu sigurnosti na cestama, 2015., dio 3.

nesreća na cestama i smrtnih slučajeva/ozljeda u posljednjih 15 godina, što je EU učinilo najsigurnijim područjem na svijetu u smislu sigurnosti vozila¹⁵.

Upravo kako bi se zaštitili pješaci i ostali nezaštićeni sudionici u prometu kao što su biciklisti postupno je uveden skup sveobuhvatnih zahtjeva za lake putničke automobile od 2005. do 2013. te za teška teretna vozila i kombije od 2011. do 2019. Usporedbom situacije u EU-u između 2013. s onom 2004. u pogledu broja smrtnih slučajeva pješaka i biciklista, vidljivo je smanjenje broja smrtnih slučajeva pješaka za 37 % odnosno smanjenje broja smrtnih slučajeva biciklista za 32 %¹⁶.

Uredbom o općoj sigurnosti uveden je obvezni podsjetnik za sigurnosni pojas za vozača, priključci ISOFIX za sigurnu ugradnju dječjih sjedalica u automobile i praćenje pritiska u gumama kako bi se spriječila iznenadna puknuća automobilskih guma, koja mogu dovesti do gubitka kontrole. Upozorenje o nenamjernom napuštanju prometnog traka i samostalno kočenje u nuždi obvezni su za nove kamione i autobuse, a elektronički sustavi za nadzor stabilnosti i svjetla za dnevnu vožnju uvedeni su za sva motorna vozila. Te su mjere postupno uvedene u razdoblju od 2011. do 2015. Stoga je potrebno napomenuti da, s obzirom na još uvijek relativno slabo tržišno prihvaćanje primijenjenih tehnologija, detaljnu procjenu njihove djelotvornosti još nije moguće obaviti.

4. PRAĆENJE NAPREDNIH MJERA SIGURNOSTI VOZILA

U skladu s Uredbom o općoj sigurnosti¹⁷ i Uredbom o sigurnosti pješaka¹⁸ Komisija mora pratiti tehnički razvoj u području poboljšanih zahtjeva pasivne sigurnosti, razmatranje i moguće uključivanje novih i poboljšanih sigurnosnih značajki te poboljšanih tehnologija aktivne sigurnosti i o tome izvješćivati Europski parlament i Vijeće. Obveze su utvrđene člankom 17. Uredbe o općoj sigurnosti i člankom 12. Uredbe o zaštiti pješaka.

4.1. NOVE TEHNOLOGIJE I NEREGULIRANE MJERE

U svrhu postizanja cilja praćenja i izvješćivanja, Komisija je 2014. odlučila pokrenuti studiju za procjenu *Koristi i izvedivosti niza novih tehnologija i nereguliranih mjera u područjima sigurnosti putnika u automobilu i zaštite nezaštićenih sudionika u prometu u kontekstu uredbi o općoj sigurnosti i sigurnosti pješaka*, koja je objavljena u ožujku 2015. u EU Bookshopu¹⁹.

Komisijino pripremanje projektnog zadatka studije te detaljne informacije i ulazne informacije tijekom trajanja analize, koja je naknadno provedena za Komisiju, imale su velike koristi od intenzivnog sudjelovanja dionika i savjetovanja s njima. Prije dovršetka obavljeni su i intenzivni razgovori s nadležnim tijelima država članica i međunarodnim partnerima.

¹⁵ U evaluaciji smjera politike cestovne sigurnosti za razdoblje 2011. – 2020.¹⁵ zaključeno je da će „zakonodavstvo o sigurnosti motornih vozila, posebice ono primijenjeno prije 2011., vjerojatno uvelike pridonijeti smanjenju broja smrtnih slučajeva i ozbiljnih ozljeda u svih 28 država EU-a u trenutačnom ciljanom razdoblju. To područje djelovanja daleko je najučinkovitije i najdjelotvornije od svih djelovanja Komisije u području sigurnosti na cestama te dodaje najveću vrijednost onome što države članice mogu postići.” – http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

¹⁶ Postotna promjena broja smrtnih slučajeva u bazi CARE prema načinu prijevoza za 2013.

¹⁷ SL L 200, 31.7.2009., str. 1.

¹⁸ SL L 35, 4.2.2009., str. 1.

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=Iq1Ekni0.1lSR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

Komisija je željela osigurati prikupljanje i dostavu informacija kako bi se omogućilo davanje prednosti mogućim budućim sigurnosnim mjerama. Kako bi se to postiglo, u studiji je pregled izvedivosti i procjena troškova i koristi dugačkog niza 55 predloženih mjera za moguće uključivanje u revidirane uredbe o općoj sigurnosti i sigurnosti pješaka. Rezultati studije okvirni su troškovi i koristi kako bi se uočile razlike među mjerama koje će vrlo vjerojatno ili vjerojatno omogućiti koristi koje su u skladu s troškovima provedbe i mjerama za koje se to ne očekuje.

U kontekstu ovog Izvješća Komisije preliminarna procjena poboljšanih sigurnosnih značajki dodatno je objašnjena te je pretvorena u popis konkretnih mjera koje mogu biti i isplative i izvedive. Te mjere uključuju uvođenje aktivnih sustava kao što su sustavi za kočenje u slučaju nužde i aktivna tehnologija zadržavanja u prometnom traku, poboljšanje značajki pasivne sigurnosti kao što su podsjetnici za vezanje pojasa na svim sjedalima, kao i poboljšanje ublažavanja ozljeda pješaka u slučaju udarca glavom o prednju stranu automobila te detektiranje biciklista u slučaju neposredne mogućnosti sudara. Ostala područja od velikog interesa odnose se na poboljšanje izravne vidljivosti te uklanjanje mrtvih kutova na kamionima radi zaštite nezaštićenih sudionika u prometu. Iscrpan pregled naveden je u odjeljku 5., a sve pojedinosti navedene su u Radnom dokumentu službi Komisije koji je priložen ovom Izvješću.

4.2. DOBROVOLJNA UGRADNJA OPREME

Programima procjene i ocjenjivanja automobila, kao što je *European New Car Assessment Programme* (Euro NCAP)²⁰, proizvođači vozila potaknuti su na razvoj vozila koja su sigurnija nego što se to zahtjeva zakonodavstvom EU-a o sigurnosti vozila te na ugrađivanje vrhunske napredne sigurnosne tehnologije u znatan dio svojih modela na tržištu. Ti naponi nesumnjivo pridonose visokoj razini sigurnosti na cestama EU-a.

Međutim, iako bi proizvođači općenito željeli osvojiti najveći broj zvjezdica za svoje najprodavanije modele na tržištima ključnih država članica, određeni pokazatelji ukazuju na to da automobili ocijenjeni velikim brojem zvjezdica nisu jednako raspodijeljeni na tržištima svih država. U nekim slučajevima određeni nisko ocijenjeni modeli usmjereni su na određena (manje bogata) tržišta te nisu dostupni na ostalim tržištima. U drugim će slučajevima uobičajeno visoko ocijenjeni modeli imati slabije značajke u praksi jer su im u određenim zemljama uklonjene neobvezne napredne sigurnosne značajke, primjerice zbog smanjenja troškova povezanih s lokalnim politikama oporezivanja. Ovu uobičajenu praksu moguće je objasniti (donedavno) primjenjivanom pravilu programa ocjenjivanja prema kojem, u pogledu određene sigurnosne značajke, nisu morali odgovarati svi automobili, nego većina ocijenjenih prodanih automobila²¹.

Zbog navedenog postoje jasni pokazatelji da pristup automobilima jednako visoke razine sigurnosti nemaju svi građani EU-a, ovisno o unutarnjim politikama i strategijama raspodjele proizvođača vozila i njihovih uvoznika, ponajprije u pogledu kupovne moći potrošača unutar specifičnih tržišta, što uzrokuje da jedan od pet kupljenih automobila možda ne posjeduje

²⁰ Euro NCAP dobrovoljni je europski program procjene sigurnosne izvedbe automobila koji podržava Europska komisija i vlade nekoliko europskih država, kao i automobilske i potrošačke organizacije. Euro NCAP objavljuje sigurnosna izvješća o novim automobilima i dodjeljuje ocjene s pomoću zvjezdica na temelju izvedbe vozila u nekoliko ispitivanja kojima se simulira sudar, uključujući čelne i bočne sudare, udare u stup te sudare s pješacima. Najbolja je ocjena pet zvjezdica.

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

značajke napredne sigurnosti na koje bi upućivao broj zvjezdica. Ipak, mnoge su značajke koje program ocjenjivanja promiče uobičajene te bi se zbog ekonomije razmjera tijekom proteklih godina njihov trošak trebao znatno smanjiti. Kad bi te značajke bile obvezne, to bi uvelike pridonijelo ujednačavanju razina zaštite.

4.3. PROCJENA OSNOVNE RAZINE TRENUTAČNE SIGURNOSTI I USMJERENOST U BUDUĆNOSTI

Kako bi se omogućila ambicioznija i usklađenija sigurnosna situacija diljem EU-a, preispitivanjem propisa EU-a o sigurnosti vozila trebale bi se procijeniti sigurnosne značajke predviđene za moguće obvezno uključanje radi postizanja poboljšanja sigurnosne razine vozila prema razini koja je sukladna s trenutačnom osnovom koju nude glavni najprodavaniji automobili u EU-u.

Potrebna je pozornost i u slučaju teretnih vozila i autobusa. U putničkim automobilima naglasak je stavljen na zaštitu putnika i pješaka te ostalih nezaštićenih sudionika u prometu, dok to nije uvijek vidljivo u slučaju ostalih kategorija vozila. Iako su osnovne sigurnosne značajke, kao što su opća cjelovitost konstrukcije i sigurnosni pojasevi te samostalni sustavi kočenja i sustavi upozorenja o nenamjernom napuštanju prometnog traka, sada obvezne, relativno mala pozornost usmjerena je na dodatno promicanje i poboljšanje razina sigurnosti tih vozila. To je u suprotnosti s potrebom za boljom zaštitom putnika u takvim vozilima s obzirom na još uvijek znatan broj nezgoda te s potrebom za zaštitom biciklista i pješaka koji sve više sudjeluju u nesrećama koje rezultiraju teškim ozljedama i smrtnim ishodom u gradovima EU-a²².

4.4. DODATNE STUDIJE KOJE TREBA PROVESTI U PODRUČJU SIGURNOSTI VOZILA

U svjetlu regulatornih djelovanja u ostalim dijelovima svijeta, posebice onih u SAD-u i Japanu, Komisija smatra da je prikladno započeti studije za istraživanje konkretnih vrsta nesreća na navedenim područjima radi utvrđivanja je li potrebno obratiti pozornost na slične pojave u EU-u. Takvim će se studijama dobiti pregled trenutačne situacije u EU-u i prepoznati protumjere koje je možda potrebno poduzeti. Te nesreće mogle bi uključivati čelne sudare, bočne sudare, prevrtanja automobila i udare stražnjim dijelom automobila, s posebnom pozornošću usmjerenom na učinke zbog raširene upotrebe terenskih vozila (SUV-ova) s višim težištem, većim masama i agresivnim dizajnom prednjeg dijela povezanih s ozljedama raznolikih i nezaštićenih putnika kao i s naglaskom na požare u vozilima koji su posljedica sudara. Popis predloženih studija uključen je u priloženi Radni dokument službi Komisije.

4.5. POTREBA ZA POBOLJŠANJEM DOSTUPNOSTI ISCRPNIH PODATAKA O NESREĆAMA NA RAZINI EU-A

Na svaku osobu koja izgubi život u prometnoj nesreći dolazi mnogo više osoba koje pate od ozbiljnih ozljeda s trajnim posljedicama. Ozbiljne ozljede nisu samo više uobičajene nego i često mnogo skuplje za društvo zbog dugoročnog oporavka i potreba za zdravstvenom skrbi.

Središnji je dio strategije smanjenja prometnih nezgoda potreba za iscrpnim i kvalitetnim podacima o nesrećama. Smatra se da su ti podaci osnovni preduvjet za oblikovanje i praćenje politike sigurnosti na cestama u EU-u. Podaci su potrebni za procjenu izvedbe sigurnosti na cesti i sigurnosti vozila te za potporu razvoju daljnjih mjera. Već je prije mnogo godina

²² Distribucija smrtnih slučajeva u bazi CARE prema načinu prijevoza u EU-u, 2013. u odnosu na 2011.

utvrđeno da nijedna baza podataka o nesrećama koja je dostupna u EU-u ne može zadovoljiti sve potrebe te da postoje velike praznine, uključujući iscrpne podatke o uzrocima nesreća i ozljeda²³.

Od 2015. države članice prvi su put počele dostavljati podatke o ozbiljnim ozljedama na temelju međunarodne ljestvice ozljeda MAIS3+ (*Maximum Abbreviated Injury Score*), koja se primjenjuje na ozbiljno ozlijeđene osobe. To je važan korak u pravom smjeru. Međutim, postoji potreba za raspravom o potrebi pokretanja inicijative za prikupljanje iscrpnih podataka o nesrećama na razini EU-a koji se mogu upotrijebiti za kreiranje politika u području sigurnosti na cestama.

U dodatnim revizijama pravila o sigurnosti vozila, kao i svim ostalim mjerama sigurnosti na cestama, mogla bi se iskoristiti veća dostupnost točnih i iscrpnih podataka o nesrećama na razini EU-a.

²³ ETSC (2001.)

5. KLJUČNI PROBLEMI NA KOJE JE POTREBNO UKAZATI U PREISPITIVANJU TE MOGUĆE AŽURIRANJE PROPISA

Prepoznata su četiri glavna područja djelovanja koja se sastoje od 19 posebnih mjera za povećanje sigurnosti vozila. U ovoj fazi, a na temelju naših analiza kako je naznačeno u prethodnom odjeljku 4.1., odabrane mjere zaista se čine izvedivima i isplativima, no potrebno ih je dodatno ispitati. Kako bi se pažljivo procijenilo je li to zaista tako, u sljedećem je koraku potrebno dodatno razgovarati s dionicima, a Komisija bi trebala provesti dodatne analize kako bi se konačno dobila nepobitna procjena utjecaja tih mjera na poboljšanje sigurnosti vozila u EU-u.

Sažet pregled ciljanih mjera naveden je u glavnim područjima sigurnosti vozila koja su navedena u nastavku.

5.1. MJERE AKTIVNE SIGURNOSTI

Ovo glavno područjem obuhvaća su mjere kojima se mogu izbjeći nesreće, a ne tek ublažiti njihov ishod, a ono se općenito smatra najvažnijim područjem budućeg unaprjeđenja zakonodavstva o sigurnosti vozila. Obuhvaćene sigurnosne značajke uključuju: automatsko kočenje u slučaju nužde, inteligentnu prilagodbu brzine, sustav upozorenja o nenamjernom napuštanju prometne trake te sustav nadzora budnosti vozača i odvrćanja njegove pozornosti.

5.2. MJERE PASIVNE SIGURNOSTI

To područje obuhvaća mjere ublažavanja nesreća koje se sastoje od uvođenja novih zahtjeva ili poboljšanja postojećih mjera u području: prikaza kočenja u slučaju nužde (trepereća svjetla kočenja), podsjetnika za vezanje pojasa, ispitivanja čelnog sudara, ispitivanja bočnog sudara, ispitivanja udara stražnjim dijelom automobila, standardizacije blokade sučelja uređaja u slučaju vožnje pod utjecajem alkohola, bilježenja podataka u slučaju sudara te praćenja pritiska u gumama.

5.3. KAMIONI I AUTOBUSI

Mjere poboljšanja sigurnosti kamiona i autobusa koje se razmatraju uvođenje su ili poboljšanje: dizajna prednje strane i izravnog vidnog polja, uređaja za zaštitu od stražnjeg podlijetanja za kamiona i prikolice (stražnji branik), lateralne zaštite (bočna zaštita) te protupožarnih mjera za autobuse.

5.4. SIGURNOST BICIKLISTA I PJEŠAKA

Konačno, u ovom se području predviđa uvođenje detektiranja pješaka i biciklista (povezano s automatskim sustavom kočenja u nuždi), zaštite od udarca glave na stupovima A i vjetrobranskim staklima kao i detekcije osoba koja se nalaze iza vozila pri vožnji unatrag.

6. ZAKLJUČCI

Pravila sigurnosti vozila koja su danas na snazi u Europskoj uniji sastoje se od sveobuhvatnog paketa čija su učinkovitost i rezultati dokazani, kako je naznačeno u prethodnom odjeljku 3. Akcijski plan naznačen u Komunikaciji komisije „Ususret europskom području sigurnosti na

cestama: smjer politike cestovne sigurnosti 2011. – 2020.”²⁴ obuhvaća iscrpne aspekte koji utječu na sigurnost na cestama, posebice na sama vozila, no i na ponašanje vozača i cestovnu infrastrukturu. Privremenom evaluacijom te politike²⁵ potvrđen je važan i vrlo velik napredak u smanjenju broja smrtnih slučajeva na cestama. Jedan je od zaključaka studije i to da je zakonodavstvo o motornim vozilima zapravo ključno područje u smislu utjecaja na smanjenje broja nezgoda.

U ovom se Izvješću Europskom parlamentu i Vijeću iznosi iscrpan pregled i predlažu se mogućnosti za napredak u pogledu poboljšanja sigurnosti vozila od koje će korist imati svi korisnici cesta, to jest, svi građani Europske unije. Komisija je pregledala mjere uz mogućnost pružanja postupnih, ali znatnih poboljšanja radi rješavanja nekoliko problema povezanih sa sigurnosti vozila. Komisija će razmotriti koju bi od ovih mjera mogla predložiti u zakonodavstvu nakon prikladnih procjena utjecaja troškova i koristi uključujući razmatranja kumulativnog utjecaja na konkurentnost industrije EU-a te realnih vremenskih okvira koji omogućuju industrijske prilagodbe.

Svim novim zahtjevima o sigurnosti vozila za europske ceste trebali bi se poticati daljnje inovacije i ulaganja u stvaranje kvalitetnih radnih mjesta u EU-u te konkurentnost industrija u EU-u. Njima bi se trebala ojačati i opredijeljenost EU-a da omogući robusna smanjenja emisija stakleničkih plinova kao dio strategije za borbu protiv klimatskih promjena.

²⁴ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

²⁵ COM(2015) 116 final