



Briuselis, 2016 12 12
COM(2016) 787 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Automobilių saugos didinimas ES siekiant išsaugoti gyvybes

Ataskaita apie pažangių transporto priemonių saugos elementų, jų ekonominio veiksmingumo ir taikymo galimybių stebėjimo ir vertinimo rezultatus, kurie svarbūs persvarstant bendrosios transporto priemonių saugos bei pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugos reglamentus
{SWD(2016) 431 final}

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Automobilių saugos didinimas ES siekiant išsaugoti gyvybes

Ataskaita apie pažangių transporto priemonių saugos elementų, jų ekonominio veiksmingumo ir taikymo galimybių stebėjimo ir vertinimo rezultatus, kurie svarbūs persvarstant bendrosios transporto priemonių saugos bei pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugos reglamentus

1. ĮŽANGA

Per pastaruosius dešimtmečius kelių eismo sauga ES labai pagerėjo todėl, kad ES, nacionaliniu ir vietos lygiu buvo imtasi ryžtingų ir veiksmingų veiksmų, kuriais buvo siekiama daryti įtaką kelių eismo dalyvių elgesiui, transporto priemonėms ir infrastruktūrai. Todėl ES keliai yra saugiausi pasaulyje. Aukštesnį saugos lygį greičiausiai leido pasiekti transporto priemonių saugos reikalavimai, kurie per pastaruosius kelerius metus buvo nustatyti ES teisės aktuose vykdant ES kelių eismo saugos politiką¹.

Šie transporto priemonių saugos reikalavimai taip pat paskatino Europos mokslinius tyrimus, technologinę plėtrą ir inovacijas, nes pramonės sektoriui iškėlus sunkiau įgyvendinamus reikalavimus gamintojams pavyko rasti inovatyvių techninių sprendimų. Kadangi ES pirmoji ėmėsi iniciatyvos rengiant daugelį minėtų reikalavimų, didžioji dalis techninių sprendimų buvo sukurta Europoje, tad būtent čia buvo sukurtos kokybiškos darbo vietos siekiant įveikti mestą iššūkį. Iš tiesų, motorinių transporto priemonių pramonė, kuri diktuoja standartus pasaulio lygiu, yra pagrindinis privačių mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros šaltinis ES.

Automobilių pramonės sektoriuje ir toliau kuriamos inovacijos, todėl būtina persvarstyti norminius reikalavimus siekiant užtikrinti, kad ES ir toliau užimtų pagrindinę poziciją siekiant pažangos tarptautiniu mastu, bei tęsti veiklą, kuria siekiama išsaugoti gyvybes. Pastaruoju metu įspūdinga pažanga, pasiekta mažinant kelių eismo įvykių skaičių, sulėtėjo, dėl kelių eismo įvykiuose žuvusių ir sužeistų žmonių atsiradusios išlaidos kiekvienais metais siekia mažiausiai 100 milijardų eurų², o nelaimės keliuose ir toliau kiekvienais metais sukrečia šimtus šeimų.

Aktyvūs saugos elementai ir jų technologijų tobulinimas leidžia palaipsniui automatizuoti transporto priemones. Jie laikomi vidaus rinką skaitmeninti padedančiomis bazinėmis didelio poveikio technologijomis, kuriomis skatinamas ir užtikrinamas platesnio masto transporto priemonių automatizavimas. Anksčiau ES buvo nustačiusi privalomą reikalavimą visose transporto priemonėse įdiegti elektronines stabilumo kontrolės sistemas, o sunkvežimiuose ir

¹ 2001–2010 m. Europos kelių eismo saugos veiksmų programos baigiamąjį vertinimą žr. http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptį laikotarpio vidurio peržiūrą žr. <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_en.htm

autobusuose įdiegti pažangias avarinio stabdymo sistemas ir išpėjimo apie nukrypimą nuo eismo juostos sistemas; apskaičiuota, kad taikant tokias sistemas eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičius per metus sumažėja 5 000. Pasinaudoti visomis šių ir kitų aktyvių saugos technologijų teikiamomis galimybėmis bus galima tik masiškai įdiegiant tas technologijas ES keliais važiuojančiose transporto priemonėse.

Be to, kai kurie iš minėtų reikalavimų padėjo sumažinti išmetamo anglies dioksido kiekį ir laikytis ES klimato politikos ir energetikos sąjungos tikslų. Pavyzdžiui, keleivinėse transporto priemonėse įdiegus padangų oro slėgio stebėjimo sistemas buvo užtikrintas tinkamiausias padangų oro slėgis, kuriam esant sumažėja pasipriešinimas riedėjimui ir degalų sąnaudos. Siekis įgyvendinti klimato politikos tikslus sumažinti išmetamo anglies dioksido kiekį transporto sektoriuje taip pat skatina plėtoti papildomas transporto priemonių technologijas, kurios paskatintų važiuoti kuo labiau taupant degalus, pavyzdžiui, naudotis adaptyviomis ir pažangiomis prisitaikančio greičio palaikymo sistemomis ir diegti padangų oro slėgio stebėjimo sistemas komercinėse transporto priemonėse.

Kadangi automobilių gamintojai pirmenybę teikia kuo didesnei transporto priemonių autonomijai, vis plačiau diegiamos tikslios, patikimos, patvarios ir įperkamos jutiklių technologijos. Jos yra būtinos norint tiksliai nustatyti aplink transporto priemonę esančius objektus ir padeda užtikrinti saugą, visų pirma pažeidžiamų eismo dalyvių saugą, sumažinti spūstis, kurias 15 proc. atvejų Europoje sukelia eismo įvykiai, ir jų keliamą taršą³.

Šioje ataskaitoje Europos Komisija pateikia įvairių naujų saugos priemonių tyrimo rezultatus. Joje siūlomi tolesni veiksmai tinkamai įvertinus siūlomų priemonių taikymo galimybes ir ekonominį veiksmingumą. Išsamus priemonių paaiškinimas pateiktas šios ataskaitos priede esančiame Komisijos tarnybų darbo dokumente. Šios priemonės yra didelio masto viešų diskusijų, į kurias Europos Komisija kviečia įsitraukti visas suinteresuotąsias šalis, objektas.

Galiausiai atsižvelgdama į bendrą sistemą Europos Komisija šia savo veikla ketina padėti įgyvendinti su augimu, darbo vietomis ir investavimu ES susijusių prioritetinių sričių tikslus, prisidėti prie veiksmingiausių inovacijų skatinimo ir kokybiškų darbo vietų išsaugojimo Europoje, vidaus rinkos skaitmeninimo skatinant saugos elementų, kurie laikomi platesnio masto transporto priemonių automatizavimą skatinančiomis ir užtikrinančiomis bazinėmis didelio poveikio technologijomis, diegimą ir energetikos sąjungos tikslų sumažinti išmetamo anglies dioksido kiekį transporto sektoriuje įgyvendinimo.

2. KELIŲ EISMO SAUGOS IR TRANSPORTO PRIEMONIŲ TECHNOLOGIJOS SĄVEIKA

Nuo 2009 m. eismo įvykiai nebėra pagrindinė mirties priežastis Europos Sąjungoje⁴. Per pastaruosius 13 metų kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičius ženkliai sumažėjo, t. y. sumažėjo apytikriai 53 proc. – nuo 54 300 žuvusių žmonių 2001 m. iki 25 900 žuvusių žmonių 2014 m.⁵ Tačiau kasmet eismo įvykiai vis dar sukrečia šimtus tūkstančių šeimų, dėl jų atsiranda didelių ekonominių sąnaudų. Iš esmės kelių eismo saugos problema vis dar yra problema, kurią reikia skubiai spręsti. Be to, nors žuvusių žmonių skaičius kasmet ženkliai mažėjo, panašu, kad nuo 2013 m. šis skaičius nebekinta. Priešingai, kelios valstybės narės pranešė, kad nelaimingų eismo įvykių skaičius vėl ima didėti⁶.

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_en.htm

Norint pasiekti ES strateginį tikslą per pusę sumažinti kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių nuo apytikriai 31 000 žuvusiųjų 2010 m. iki 15 000 žuvusiųjų 2020 m.⁶, kaip nurodyta Komisijos komunikate „2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“⁷, būtina dėti daugiau pastangų, nes visiškai tikėtina, kad šis tikslas nebus pasiektas.

Vidutiniškai didžioji dalis, t. y. 55 proc., gyvybes nusinešančių kelių eismo įvykių įvyksta užmiestio keliuose, 38 proc. – miesto zonoje ir tik apie 7 proc. tokių įvykių įvyksta greitkeliuose. 30 proc. visų kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių sudaro pėstieji ir dviratininkai, tačiau jų skaičius sudaro beveik 43 proc. miesto zonoje žuvusių žmonių skaičiaus⁸. Šie skaičiai leidžia apytikriai nustatyti sritis, kurias būtų galima tobulinti persvarstant Bendrosios saugos reglamentą ir Pėsčiųjų saugos reglamentą.

Ekspertai yra nurodę, kad apie 95 proc. kelių eismo įvykių daugiau ar mažiau yra susiję su žmogaus padaryta klaida, tačiau apskaičiuota, kad 75 proc. tokių įvykių sukelia vien tik žmogaus padaryta klaida⁹. Moksliniuose tyrimuose be kitų pagrindinių su žmogiškuoju veiksmu susijusių kelių eismo įvykių priežasčių, kaip kitos labai svarbios priežastys nurodomas pernelyg didelis greitis, dėmesio nukreipimas ir vairavimas apsvaigus nuo alkoholio. Kaip nurodyta Komisijos komunikate „CARS 2020: konkurencingos ir tvarios Europos automobilių pramonės veiksmų planas“¹⁰ ir veiksmų plane, išdėstyta Komisijos komunikate „Kuriamą saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“¹¹, kelių eismo saugos turėtų būti siekiama vadovaujantis integruotu požiūriu, o transporto priemonių sauga yra tik vienas iš daugelio rezultatų lemiančių veiksmų. Tam, kad kelių eismo saugos politika būtų veiksminga, rengiant visas jai įgyvendinti skirtas priemones būtina atsižvelgti į įvairius veiksmus, tokius kaip vairuotojo elgesys ir kelių infrastruktūra, ir atidžiai stebėti jų sąveiką.

Tačiau, atsižvelgdama į transporto priemonių saugos reikalavimų kaip vieno iš tokių veiksmų svarbą ir vykdydama įsipareigojimus teikti ataskaitą vadovaujantis Bendrosios saugos reglamento ir Pėsčiųjų saugos reglamento nuostatomis, Europos Komisija pradėjo diskusijas dėl intervencijos šioje srityje prioritetų ir dėl įrodymais pagrįstų priemonių, darančių didžiausią bendrą teigiamą poveikį.

Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas pažeidžiamiems eismo dalyviams ir transporto priemonių keleiviams, kurie jau savaime yra pažeidžiami dėl savo amžiaus, pavyzdžiui, pagyvenusiems žmonėms¹² ir mažiems vaikams¹³. Dėmesys taip pat turėtų būti skiriamas vairuotojo, transporto priemonės ir vairavimo aplinkos sąveika pagrįstų technologijų, pavyzdžiui, intelektinių transporto sistemų, vertinimui tokiu būdu prisidedant prie skaitmeninimo procesų ES vadovaujantis bendrosios skaitmeninės rinkos strategija.

3. REGULIAVIMO INTERVENCINĖS PRIEMONĖS UŽTIKRINTA SAUGA

Nuostatos dėl keleivinių automobilių saugos priemonių smūgio į priekį ir šonus atveju ir pėsčiųjų apsaugos nuostatos, kurios buvo palaipsniui nustatytos per pastaruosius penkiolika

⁷ COM(2010) 389 *final*.

⁸ Bendrijos kelių eismo įvykių duomenų bazės (CARE) duomenys apie 2013 m. ES gyvybes nusinešusių kelių eismo įvykių pagal transporto rūšis.

⁹ Žr. 2002 m. e. saugos darbo grupės ataskaitą.

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

metų, yra puikūs veiksmingų saugos reikalavimų, kurie jau tapo privalomi ES, pavyzdžiai¹⁴. Šie pokyčiai transporto priemonių saugos srityje buvo laikomi labai svarbiu ES intervencijos, kuri padėjo per pastaruosius penkiolika metų sumažinti kelių eismo įvykiuose žuvusių ar sužeistų žmonių skaičių ir kuri padarė ES saugiausiu pasaulio regionu pagal transporto priemonių saugą, pasiekimu¹⁵.

Pavyzdžiui, norint apsaugoti pėsčiuosius ir kitus pažeidžiamus eismo dalyvius, tokius kaip dviratininkai, buvo nustatyti išsamūs reikalavimai, kurie lengviesiems keleiviniams automobiliams buvo pradėti palaipsniui taikyti 2005–2013 m., o sunkiasvoriams automobiliams ir furgonams tokie reikalavimai yra palaipsniui taikomi 2011–2019 m. Palyginus 2013 m. ES žuvusių pėsčiųjų ir dviratininkų skaičių su 2004 m. žuvusių pėsčiųjų ir dviratininkų skaičiumi matyti, kad žuvusių pėsčiųjų skaičius sumažėjo 37 proc., o dviratininkų – 32 proc.¹⁶

Bendrosios saugos reglamente nustatytas privalomas reikalavimas automobiliuose įmontuoti priminimo prisiegti vairuotojo saugos diržą įtaisus, ISOFIX įtaisus, kuriais saugiai tvirtinamos vaiko kėdutės, ir padangų oro slėgio stebėjimo sistemas, saugančias nuo padangų sprogo, kuriam įvykus automobilis gali tapti nevaldomu. Taip pat nustatytas privalomas reikalavimas naujuose sunkvežimiuose ir autobusuose įmontuoti įspėjimo apie nukrypimą nuo eismo juostos sistemas ir autonomines avarinio stabdymo sistemas, o visose motorinėse transporto priemonėse įmontuoti elektronines stabilumo kontrolės sistemas ir dienos žibintus. Šios neseniai nustatytos priemonės palaipsniui pradėtos taikyti tik 2011–2015 m. Tad reikėtų pažymėti, kad atsižvelgiant į tai, kad kol kas į rinką patenka mažai naudojamų technologijų, tokių technologijų veiksmingumo išsamaus vertinimo kol kas atlikti negalima.

4. PAŽANGIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SAUGOS PRIEMONIŲ STEBĖSENA

Vadovaudamasi Bendrosios saugos reglamento¹⁷ ir Pėsčiųjų saugos reglamento¹⁸ nuostatomis Komisija turi stebėti, kaip tobulinamos technologijos atsižvelgiant į griežtesnius pasyvių saugos priemonių reikalavimus, ir parengti ataskaitą Europos Parlamentui ir Komisijai apie stebėsenos rezultatus ir galimybę diegti naujus patobulintus saugos elementus ir patobulintas aktyvias saugos technologijas. Minėtas įpareigojimas nustatytas Bendrosios saugos reglamento 17 straipsnyje ir Pėsčiųjų saugos reglamento 12 straipsnyje.

4.1. NAUJOS TECHNOLOGIJOS IR NEREGULIUOJAMOS PRIEMONĖS

Komisija, siekdama vykdyti įpareigojimą stebėti ir teikti ataskaitą, 2014 m. nurodė pradėti tyrimą „Įvairių naujų technologijų ir nereguliuojamų priemonių, taikomų transporto priemonėje esančių žmonių saugos ir pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugos srityse

¹⁴ PSO 2015 m. pasaulinės būklės ataskaitos apie kelių eismo saugą 3 skirsnis.

¹⁵ 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptį peržiūroje¹⁵ daroma išvada, kad „teisės aktai, kuriais reglamentuojama motorinių transporto priemonių sauga, ypač iki 2011 m. įgyvendinti teisės aktai, greičiausiai labai padeda mažinti žuvusių ir sunkiai sužeistų žmonių skaičių visose 28 ES valstybėse aptariamam tiksliniu laikotarpiu. Ši veiklos sritis yra pati veiksmingiausia ir efektyviausia iš visų Komisijos kelių eismo saugos srityje vykdytos veiklos sričių ir yra labiausiai svarbi tikslams, kuriuos gali pasiekti valstybės narės.“ Žr. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf.

¹⁶ Bendrijos kelių eismo įvykių duomenų bazės (CARE) duomenys apie 2013 m. kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičiaus pagal transporto rūšis procentinės dalies pokytį.

¹⁷ OL L 200, 2009 7 31, p. 1.

¹⁸ OL L 35, 2009 2 4, p. 1.

atsižvelgiant į Bendrosios saugos reglamento ir Pėsčiųjų saugos reglamento nuostatas, nauda ir taikymo galimybės“, kuris 2015 m. kovo mėnesį buvo paskelbtas svetainėje „EU Bookshop“¹⁹.

Aktyvus suinteresuotųjų šalių bendravimas ir konsultacijos buvo ypač naudingi Komisijai nustatant tyrimo užduotį bei rengiant išsamią informaciją ir duomenis analizei, kuri vėliau buvo atlikta Komisijos užsakymu. Be to, prieš baigiant tyrimą visa tai buvo išsamiai aptarta su valstybių narių institucijų ir tarptautinių partnerių atstovais.

Komisija norėjo užtikrinti, kad surinkta ir pateikta informacija leistų nustatyti saugos priemones, kurioms reikėtų teikti pirmenybę ir kurias būtų galima taikyti ateityje. Kad šis tikslas būtų pasiektas, tyrime pateikta 55 siūlomų priemonių taikymo galimybių bei sąnaudų ir ekonominės naudos vertinimo apžvalga, kuri naudinga svarstant galimybę įtraukti kai kurias iš jų į persvarstytą Bendrosios saugos reglamentą ir Pėsčiųjų saugos reglamentą. Tyrimo rezultatai – tai orientacinės sąnaudų ir ekonominė nauda, leidžiančios nustatyti, kurios iš šių priemonių teikiama nauda greičiausiai atitiks, galbūt atitiks arba greičiausiai neatitiks tokių priemonių taikymo sąnaudų.

Rengiant šią Komisijos ataskaitą buvo toliau išsamiai atliekamas patobulintų saugos elementų pirminis vertinimas, o remiantis gautais rezultatais buvo sudarytas specialiai atrinktų priemonių, kurios gali būti ekonomiškai veiksmingos ir kurias įmanoma taikyti, sąrašas. Šios priemonės apima aktyvių sistemų, pavyzdžiui, automatinio avarinio stabdymo sistemų ir aktyvios eismo juostos laikymosi kontrolės technologijos, diegimą, pasyvių saugos elementų, pavyzdžiui, priminimo prisiegti saugos diržą įtaisų visose sėdimose vietose, tobulinimą bei geresnių priemonių, kurios sušvelnintų pėsčiojo smūgį galva į automobilių priekį ir leistų pastebėti dviratininką kilus susidūrimo pavojui, kūrimą. Kitos labai svarbios sritys yra susijusios su tiesioginio matymo gerinimu ir aklių zonų panaikinimu sunkvežimiuose siekiant apsaugoti pažeidžiamus eismo dalyvius. Minėtos priemonės išsamiai apžvelgtos 5 skirsnyje, o išsami informacija pateikta šios ataskaitos priede esančiame Komisijos tarnybų darbo dokumente.

4.2. SAVANORIŠKAS PRIEMONIŲ DIEGIMAS

Automobilių vertinimo ir reitingo nustatymo remiantis vartotojų nuomone programos, pavyzdžiui Europos naujų automobilių vertinimo programa (angl. Euro NCAP)²⁰, paskatino transporto priemonių gamintojus kurti transporto priemones, kurios atitiktų aukštesnius saugos reikalavimus nei tie, kurie nustatyti ES transporto priemonių saugos teisės aktuose, ir diegti naujausias pažangias saugos technologijas daugelyje rinkoje esančių jų gaminamų modelių. Nėra jokių abejonių, kad šios pastangos taip pat padeda palaikyti aukštą saugos lygį ES keliuose.

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=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

²⁰ Euro NCAP yra savanoriška Europos automobilių saugos veiksmingumo vertinimo programa, kurios įgyvendinimą remia Europos Komisija ir kelios Europos šalių vyriausybės bei automobilinekų ir vartotojų organizacijos. Įgyvendinant Euro NCAP programą skelbiamos ataskaitos apie naujų automobilių saugą; saugos lygį rodo žvaigždutėmis žymimas reitingas, kurį lemia įvairių transporto priemonės bandymų (smūgio iš priekio ir šono, smūgio į stulpą bandymų) ir pėstiesiems tenkančių smūgių bandymų rezultatai. Saugiausiam automobiliui skiriamos penkios žvaigždutės.

Tačiau, nors paprastai automobilių gamintojai stengiasi, kad svarbiausiose valstybių narių rinkose labiausiai perkamiems modeliams būtų skirtas pats geriausias įvertinimas, tam tikri požymiai rodo, kad į valstybių rinkas patenka nevienodas skaičius aukščiausią įvertinimą reitinge gavusių automobilių modelių. Kartais konkretūs žemą įvertinimą gavę modeliai yra specialiai siūlomi konkrečioms mažiau turtingų valstybių rinkoms, o kitoms rinkoms visai nėra siūlomi. Kai kuriais atvejais paprastai aukštą vietą reitinge užimančių modelių rezultatai nebus tokie puikūs juos praktiškai eksploatuojant, nes kai kuriose valstybėse tie modeliai yra perkami neužsakius neprivalomų pažangių saugos elementų, pavyzdžiui, norint sumažinti pirkimo kainą, jei tai lemia vietos mokesčių politika. Šią įprastą tendenciją galima paaiškinti neseniai galiojusia reitingo sudarymo tvarkos taisykle, kad ne visuose, bet tik daugumoje parduodamų reitinguotų automobilių turėtų būti įdiegtas konkretus saugos elementas²¹.

Dėl minėtos priežasties tam tikri požymiai aiškiai rodo, kad ne visi ES piliečiai turi galimybę įsigyti tokio pat aukšto saugos lygio automobilius, o tai lemia transporto priemonių gamintojų ir importuotojų vidaus politika ir transporto priemonių paskirstymo strategijos, visų pirma susijusios su konkrečios rinkos vartotojų perkamąja galia, todėl viename iš penkių nupirktų automobilių greičiausiai nebus pažangių saugos elementų, dėl kurių tas automobilis užima tam tikrą vietą reitinge. Vis dėlto daugelis elementų, kuriems didelis dėmesys skiriamas reitingo programose, yra gan įprasti ir jų kaina dėl masto ekonomijos per pastaruosius kelerius metus turėjo ženkliai sumažėti. Privalomas reikalavimas diegti šiuos elementus leistų suvienodinti apsaugos lygį.

4.3. ŠIUO METU PASIEKTO SAUGOS ATSKAITOS LYGIO VERTINIMAS IR PERSPEKTYVOS ATEITYJE

Norint užtikrinti daug pastangų reikalaujantį ir suderintą saugos lygį visoje ES, persvarstant ES transporto priemonių saugos reglamentus turėtų būti vertinami saugos elementai, kuriuos numatyta įtraukti kaip privalomas priemones siekiant tiek padidinti transporto priemonių saugos lygį, kad jis prilygtų šiuo metu pagrindinių ES perkamiausių automobilių pasiektam atskaitos lygiui.

Be to, reikėtų atkreipti dėmesį ir į komercines transporto priemones ir autobusus. Keleivinių automobilių atveju dėmesys skiriamas keleivių, pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugai, tačiau kitų transporto priemonių kategorijų atveju į tai dėmesys ne visada atkreipiamas. Nors dabar paprasčiausius saugos elementus turinčias priemones, pavyzdžiui, bendrą konstrukcijos vientisumą užtikrinančias priemones ir saugos diržus, autonomines avarinio stabdymo ir išpėjimo apie nukrypimą nuo eismo juostos sistemas, įdiegti yra būtina, palyginti mažai dėmesio buvo skirta papildomoms pastangoms didinti ir gerinti šių transporto priemonių saugos lygį. Tai prieštarauja būtinybei labiau apsaugoti tokių transporto priemonių keleivius atsižvelgiant į tai, kad su tokiomis transporto priemonėmis susiję nelaimingi eismo įvykiai vis dar sudaro didelę dalį visų eismo įvykių, ir būtinybei apsaugoti dviratininkus bei pėsčiuosius, vis dažniau patenkančius į tokius ES miestuose vykstančius eismo įvykius, kuriuose žmonės yra sunkiai sužeidžiami ir žūsta²².

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

²² Bendrijos kelių eismo įvykių duomenų bazės (CARE) duomenys apie 2013 m. ES gyvybes nusinešusių kelių eismo įvykius pagal transporto rūšis, palyginti su 2011 m.

4.4. PAPILDOMI TYRIMAI, KURIUOS REIKIA ATLIKTI TRANSPORTO PRIEMONIŲ SAUGOS SRITYJE

Atsižvelgdama į reguliavimo priemones, kurių buvo imtasi kituose pasaulio regionuose, konkrečiai JAV ir Japonijoje, Komisija mano, kad reikėtų inicijuoti tyrimus, kurių objektas būtų konkrečios minėtuose regionuose dėmesio centre esančios eismo įvykių rūšys ir kurių rezultatai leistų nuspręsti, ar panašioms atvejams ES taip pat reikėtų skirti dėmesio. Tokių tyrimų tikslas – parengti naujausią padėties ES apžvalgą ir nustatyti atsakomąsias priemones, kurių gali tekti imtis. Atliekant tyrimus gali būti analizuojami eismo įvykiai, susiję su smūgiais į priekį, smūgiais į šoną, transporto priemonės apvirtimu ir smūgiais į galą, visų pirma atkreipiant dėmesį į agresyvaus priekinės dalies dizaino sportinių universalių transporto priemonių (angl. SUV), kurių svorio centro aukštis ir masė yra didesni, populiarumo pasekmes, susijusias su įvairiems ir pažeidžiamiems keleiviams padarytais sužeidimais ir transporto priemonės užsiliepsnojimu susidūrus su kliūtimi. Pridedamame Komisijos tarnybų darbo dokumente pateiktas siūlomų tyrimų sąrašas.

4.5. BŪTINYBĖ PAGERINTI GALIMYBĘ GAUTI IŠSAMIOUS VISOJE ES VYKSTANČIŲ EISMO ĮVYKIŲ DUOMENIS

Kiekvienam kelių eismo įvykyje žuvusiam žmogui tenka daug didesnis skaičius rimtų sužeidimų, keičiančių gyvenimo kokybę, patyrusių žmonių. Sunkūs sužeidimai ne tik yra gana dažni, bet ir reikalauja daugiau visuomenės išlaidų, nes yra susiję su būtina ilgalaikė reabilitacija ir sveikatos priežiūra.

Siekiant įgyvendinti nelaimingų eismo įvykių mažinimo strategiją labai svarbu surinkti kokybiškus ir išsamius eismo įvykių duomenis. Tokių duomenų rinkimas laikomas pagrindine sąlyga, kurią būtina įvykdyti norint parengti ES kelių eismo saugos politiką ir stebėti jos įgyvendinimą. Tokie duomenys yra būtini siekiant įvertinti kelių eismo ir transporto priemonių saugos veiksmingumą ir padėti rengti tolesnius veiksmus. Jau prieš daug metų buvo pastebėta, kad ES iki šiol nėra tokios bendros eismo įvykių duomenų bazės, kuri galėtų patenkinti visus poreikius, ir kad labai trūksta informacijos, visų pirma išsamios informacijos apie eismo įvykių ir sužeidimų priežastinį ryšį²³.

Nuo 2015 m. valstybės narės pirmą kartą pradėjo teikti duomenis apie sunkiai sužeistus žmones remdamosi tarptautine traumų įvertinimo skale MAIS3+ (pagal aukščiausią sutrumpintos sužeidimų įvertinimo skalės indeksą), kuri taikoma sunkiai sužeistiems žmonėms įvertinti. Tai labai svarbus žingsnis tinkama linkme. Tačiau būtina aptarti būtinybę imtis iniciatyvos pradėti rinkti išsamius visoje ES vykstančių eismo įvykių duomenis, kuriais būtų galima pasinaudoti formuojant kelių eismo saugos politiką.

Geresnių galimybių naudotis tiksliais ir išsamiais visoje ES vykstančių eismo įvykių duomenimis užtikrinimas būtų naudingas persvarstant transporto priemonių saugos taisykles ir visas kitas kelių eismo saugos priemones.

5. PAGRINDINIAI KLAUSIMAI, KURIE TURI BŪTI SPRENDŽIAMSI PERSVARSTANT IR GALBŪT ATNAUJINANT REGLAMENTUS

Buvo nustatytos keturios pagrindinės veiklos sritys, kurios apima 19 transporto priemonių saugai didinti skirtų specialių priemonių. Šiame etape 4.1 poskirsnyje nurodytos mūsų atliktos

²³ ETMC (2001 m.)

analizės rezultatai akivaizdžiai patvirtina, kad pasirinktas priemonės taikyti galima ir kad jos yra ekonomiškai veiksmingos, tačiau reikėtų atlikti papildomus jų tyrimus. Norint kruopščiai įvertinti, ar tikrai taip yra, Komisija visų pirma turėtų jas dar kartą aptarti su suinteresuotosiomis šalimis ir dar kartą nagrinėti tam, kad galiausiai turėtume neginčytiną tokių priemonių neabejotino poveikio didinti ES transporto priemonių saugą vertinimą.

Toliau pateikta tikslinių priemonių, taikytinų pagrindinėse transporto priemonių saugos srityse, glausta apžvalga.

5.1. AKTYVIOS SAUGOS PRIEMONĖS

Ši priemonė, kurias taikant galima visai išvengti eismo įvykių, o ne tik sušvelninti jų pasekmes, apimanti pagrindinė sritis paprastai yra laikoma svarbiausia sritimi, kurioje ateityje bus pasiekta transporto priemonių saugos teisėkūros pažanga. Minėtoms priemonėms priskiriami šie saugos elementai: automatinio avarinio stabdymo, pažangios prisitaikančio greičio palaikymo, eismo juostos laikymosi pagalbos technologijos, vairuotojo nuovargio ir budrumo stebėjimo sistemos.

5.2. PASYVIOS SAUGOS PRIEMONĖS

Ši sritis apima eismo įvykio pasekmes švelninančias priemones, kurios rengiamos nustatant naujus reikalavimus arba tobulinant jau taikomas priemones ir kurios yra susijusios su avarinio stabdymo rodymu (mirsintys stabdymo žibintai), priminimu prisiegti saugos diržą, priekinio susidūrimo bandymu, šoninio susidūrimo bandymu, galinio susidūrimo bandymu, antialkoholinio variklio užrakto sąsajos standartizavimu, duomenų apie susidūrimą su kliūtimi registravimu ir padangų oro slėgio stebėjimu.

5.3. SUNKVEŽIMIAI IR AUTOBUSAI

Siekiant pagerinti sunkvežimių ir autobusų saugą svarstomos priemonės, kurios apimtų priekinės dalies dizaino ir tiesioginio matymo, sunkvežimių ir priekabų galinės apsaugos nuo palindimo po transporto priemone (galinio buferio), šoninės apsaugos nuo palindimo po transporto priemone (šoninės apsaugos) ir priešgaisrinės saugos sistemos autobusuose diegimą ar tobulinimą.

5.4. PĖSČIŲJŲ IR DVIRATININKŲ SAUGA

Galiosiausiai šioje srityje numatoma diegti pėsčiųjų ir dviratininkų aptikimo sistemas (susietas su automatinio avarinio stabdymo sistemomis), ant transporto priemonės A statramsčių ir priekinio stiklo rėmo montuoti galvą nuo smūgio saugančias apsaugas ir diegti už transporto priemonių esančių žmonių aptikimo važiuojant atbuline pavara sistemas.

6. IŠVADOS

Šiandien Europos Sąjungoje galiojančios transporto priemonių saugos taisyklės – tai išsamių taisyklių, kurių, kaip pažymėta šios ataskaitos 3 skirsnyje, veiksmingumas buvo įrodytas ir kurios leido pasiekti gerų rezultatų, rinkinys. Veiksmų planas, išdėstytas Komisijos komunikate „Kuriam saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“²⁴, apima įvairiausių aspektus, kurie daro poveikį kelių eismo saugai, ypač

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

pačių transporto priemonių saugai, taip pat vairuotojų elgesiui ir kelių infrastruktūrai. Šios politikos įgyvendinimo laikotarpio vidurio peržiūra²⁵ patvirtino, kad pasiekta svarbi ir labai didelė pažanga mažinant kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių. Atlikus tyrimą taip pat padaryta išvada, kad motorinėms transporto priemonėms skirtų teisės aktų daromas poveikis yra labai svarbus mažinant nelaimingų įvykių skaičių.

Šioje ataskaitoje Europos Parlamentui ir Tarybai pateikta išsami apžvalga ir nurodyti siūlomi tolesni veiksmai, kurie leistų padidinti transporto priemonių saugą visų kelių eismo dalyvių, t. y. visų Europos Sąjungos piliečių, labui. Komisija apsvarstė priemones, kuriomis būtų galima užtikrinti palaipsniui įgyvendinamus, tačiau svarbius patobulinimus, ir kurios būtų taikomos sprendžiant įvairius su transporto priemonių sauga susijusius klausimus. Komisija svarstys, kurias iš nurodytų priemonių būtų galima siūlyti įtraukti į teisės aktus, kai bus atliktas tinkamas poveikio vertinimas įvertinant priemonių įgyvendinimo sąnaudas ir naudą, bei bus apsvarstytas bendras poveikis ES pramonės konkurencingumui ir tinkamas terminas, per kurį pramonė galėtų prisitaikyti prie naujų reikalavimų.

Bet kokie Europos keliais važiuojančių transporto priemonių saugai taikomi nauji reikalavimai turėtų skatinti naujas inovacijas ir investicijas, o tai užtikrintų kokybiškų darbo vietų kūrimą ES ir pagerintų ES pramonės šakų konkurencingumą. Be to, nauji reikalavimai turėtų paskatinti Europos Sąjungą aktyviau įsipareigoti ryžtingai sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį įgyvendinant kovos su klimato kaita strategiją.

²⁵ COM(2015) 116 *final*.