



Brussel, 12.12.2016
COM(2016) 787 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

Mensenlevens redden: Verbeteren van de veiligheid van voertuigen in de EU

**Verslag over de monitoring en beoordeling van geavanceerde veiligheidsvoorzieningen
voor voertuigen, de kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid daarvan, ten behoeve van een
herziening van de verordeningen betreffende de algemene veiligheid van
motorvoertuigen en de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare
weggebruikers
{SWD(2016) 431 final}**

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Mensenlevens redden: Verbeteren van de veiligheid van voertuigen in de EU

Verslag over de monitoring en beoordeling van geavanceerde veiligheidsvoorzieningen voor voertuigen, de kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid daarvan, ten behoeve van een herziening van de verordeningen betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen en de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers

1. INLEIDING

Dankzij krachtige en effectieve acties op lokaal, nationaal en EU-niveau gericht op beïnvloeding van het gedrag van weggebruikers en verbetering van de veiligheid van voertuigen en infrastructuur, is de verkeersveiligheid in de EU de afgelopen decennia aanzienlijk verbeterd. Als gevolg hiervan zijn de wegen in de EU nu de veiligste ter wereld. Deze toegenomen veiligheid kan voor een groot deel worden toegeschreven aan de Europese wettelijke voorschriften betreffende voertuigveiligheid die in die jaren als onderdeel van het EU-beleid inzake verkeersveiligheid zijn ingevoerd¹.

Met deze voertuigveiligheidsvoorschriften werd ook een impuls gegeven aan onderzoek, ontwikkeling en innovatie in Europa: toen de industrie te maken kreeg met strengere eisen, reageerde ze met innovatieve technische oplossingen. Aangezien de EU bij de meeste van die voorschriften een voortrekkersrol vervulde, werd het merendeel van de oplossingen in Europa ontwikkeld en werden hier hoogwaardige banen gecreëerd om aan de gestelde eisen te kunnen voldoen. De automobielenindustrie is nu feitelijk de grootste investeerder in particuliere O&O in de EU en zet wereldwijd de standaarden voor voertuigveiligheid.

Omdat de automobielenindustrie blijft innoveren, moet opnieuw worden gekeken naar de wettelijke voorschriften om er zeker van te zijn dat de EU voorop blijft lopen bij internationale ontwikkelingen en blijft werken aan manieren om levens te redden. De daling van het aantal auto-ongelukken neemt de laatste tijd minder snel af dan de jaren daarvoor, toen een indrukwekkende vooruitgang werd gemaakt in de vermindering van het aantal ongevallen met auto's. Toch worden de kosten van dodelijke en letselgevallen in het wegverkeer nog steeds geraamd op minstens 100 miljard euro per jaar² en worden nog steeds elk jaar honderden gezinnen verscheurd door een verkeersongeval.

¹ *Ex post evaluation of the European Road Safety Action Programme (2001-2010)* – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, *Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 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_nl.htm

Actieve veiligheidsvoorzieningen en de technologische ontwikkeling daarvan leiden tot de geleidelijke automatisering van voertuigen. Ze worden beschouwd als sleuteltechnologieën voor het stimuleren en ondersteunen van een bredere automatisering van voertuigen, waarmee aan de digitalisering van de interne markt wordt bijgedragen. De EU heeft in het verleden voor alle voertuigen de montage van elektronische stabiliteitscontrolesystemen verplicht gesteld en voor vrachtwagens en bussen de installatie van geavanceerde noodremsystemen en waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook, wat heeft bijgedragen aan een vermindering van het aantal verkeersdoden met naar schatting 5 000 per jaar. Het potentieel van deze en aanvullende actieve veiligheidstechnologieën zal pas volledig worden benut wanneer ze op grote schaal worden toegepast in de voertuigen die over de Europese wegen rijden.

Verscheidene van deze voorschriften hebben ook aan de vermindering van de CO₂-emissies bijgedragen en bijgevolg aan de EU-doelstellingen voor klimaatverandering en de doelstellingen van de energie-unie. Dat geldt bijvoorbeeld voor bandenspanningscontrolesystemen voor personenauto's, die ervoor zorgen dat met een optimale bandenspanning wordt gereden zodat de rolweerstand en bijgevolg het brandstofverbruik wordt verminderd. De klimaatactiedoelstellingen voor vermindering van de CO₂-uitstoot in de vervoersector vragen ook om het ontwikkelen van aanvullende voertuigtechnologieën die zijn gericht op het rijden met een zo laag mogelijk brandstofverbruik, zoals systemen voor adaptieve en intelligente snelheidsaanpassing. Ook zou de toepassing van systemen voor bandenspanningscontrole tot bedrijfsvoertuigen kunnen worden uitgebreid.

Nu autofabrikanten prioriteit geven aan het ontwikkelen van steeds autonomere voertuigen, worden accurate, robuuste, duurzame en betaalbare sensortechnologieën ruim beschikbaar. Deze technologieën zijn nodig om de omgeving rondom een voertuig volledig te kunnen waarnemen, wat zowel bijdraagt aan de veiligheid van met name kwetsbare weggebruikers als aan het verminderen van de verkeerscongestie en de luchtverontreiniging die daardoor ontstaat, aangezien 15% van de verkeerscongestie in Europa het gevolg is van een ongeval³.

Dit verslag bevat de bevindingen van de analyse die de Europese Commissie heeft gemaakt van een scala aan nieuwe veiligheidsmaatregelen. Tevens worden in dit verslag voorstellen gedaan voor verdere maatregelen, waarbij rekening is gehouden met uitvoerbaarheid en kosteneffectiviteit. Voor een uitgebreide toelichting op de maatregelen wordt verwezen naar het werkdocument van de diensten van de Commissie dat als bijlage bij dit verslag is gevoegd. De voorgestelde maatregelen vormen de basis voor een groot publiek debat waarvoor de Commissie alle belanghebbenden uitnodigt.

Tot slot wil de Commissie met dit werk in het algemeen bijdragen aan de prioriteiten in verband met groei, werkgelegenheid en investeringen in de EU, door het bevorderen van de meest efficiënte innovaties en het behouden van hoogwaardige banen in Europa, en aan de digitalisering van de interne markt, door het bevorderen van veiligheidsvoorzieningen die worden beschouwd als sleuteltechnologieën voor het stimuleren en ondersteunen van zowel de grootschalige automatisering van voertuigen als de doelstellingen van de energie-unie voor het verminderen van de CO₂-uitstoot in het vervoer.

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

2. INTERACTIE TUSSEN VERKEERSVEILIGHEID EN VOERTUIGTECHNOLOGIE

Sinds 2009 zijn ongevallen in de vervoersector niet langer de belangrijkste doodsoorzaak in de EU⁴. Het aantal verkeersdoden in de EU is de laatste dertien jaar aanzienlijk verminderd, namelijk met ongeveer 53%: van 54 300 in 2001 tot 25 900 in 2014⁵. Toch ondervinden nog steeds honderdduizenden gezinnen de gevolgen van een verkeersongeval en brengen verkeersongevallen ook nog steeds elk jaar enorme economische kosten met zich. Als zodanig is verkeersveiligheid nog steeds een urgent probleem. Daar komt nog bij dat de cijfers voor het aantal verkeersdoden jarenlang elk jaar zijn gedaald, maar dat er sinds 2013 sprake lijkt te zijn van een stagnatie. Verscheidene lidstaten melden zelfs dat het aantal weer stijgt⁶.

Voor het bereiken van de strategische doelstelling van de EU om het aantal verkeersdoden te halveren van ongeveer 31 000 in 2010 tot 15 000 in 2020⁶, zoals vermeld in de Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020⁷, zijn aanvullende inspanningen nodig, omdat het goed mogelijk is dat deze doelstelling anders niet wordt gehaald.

Gemiddeld gebeurt 55% van de dodelijke verkeersongevallen buiten de bebouwde kom, 38% binnen de bebouwde kom en slechts 7% op autosnelwegen. Dertig procent van alle verkeersdoden zijn voetganger of fietser. Binnen de bebouwde kom is dit percentage zelfs bijna 43%⁸. Deze cijfers geven een algemene indicatie van de verbeterterreinen waarop bij de herziening van de verordeningen betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen en de bescherming van voetgangers de aandacht zou moeten worden gericht.

Volgens deskundigen is ongeveer 95% van de verkeersongevallen in meer of mindere mate aan een menselijke fout te wijten. Het aantal verkeersongevallen dat volledig aan een menselijke fout kan worden toegeschreven, wordt geschat op 75%⁹. Uit onderzoek naar de menselijke factor bij verkeersongevallen is gebleken dat veel te hard rijden, afgeleid zijn en rijden onder invloed tot de belangrijkste ongevalsoorzaken behoren. Overeenkomstig de mededeling van de Commissie "CARS 2020: Actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellindustrie"¹⁰, en het actieplan zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte: Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020"¹¹, moet ten aanzien van verkeersveiligheid een geïntegreerde aanpak worden gevolgd en is de veiligheid van voertuigen maar een van de factoren die het resultaat bepalen. Om effectief te zijn moet in het wegverkeersbeleid het hele scala aan factoren worden meegenomen, waaronder rijgedrag en weginfrastructuur, en moet de wisselwerking tussen die factoren scherp in de gaten worden gehouden.

Maar gezien het belang van voertuigveiligheidsvoorschriften als een van die factoren, en overeenkomstig de verslagleggingsverplichtingen die voor de Commissie uit de verordeningen betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen en de bescherming van voetgangers voortvloeien, is de Commissie het debat over de actieprioriteiten begonnen

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_nl.htm

⁷ COM(2010) 389 definitief.

⁸ Verdeling van verkeersdoden over de verschillende vervoerswijzen in de EU, 2013 (Bron: CARE)

⁹ Bron: verslag van de werkgroep "eSafety" van 2002

¹⁰ COM(2012) 636 definitief.

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_nl.pdf

met een verslag over voertuigveiligheid en empirisch onderbouwde maatregelen waarvan een maximaal positief effect wordt verwacht.

Er moet specifiek aandacht worden besteed aan kwetsbare weggebruikers en aan voertuiginzittenden die op grond van hun leeftijd inherent fragiel zijn, zoals ouderen¹² en jonge kinderen¹³. Ook moet aandacht worden besteed aan de beoordeling van technologieën die gebruik maken van de interacties tussen bestuurder, voertuig en omgeving, zoals intelligente vervoerssystemen, waarmee wordt bijgedragen aan de digitaliseringstrends in de EU, overeenkomstig de strategie voor een digitale eengemaakte markt.

3. VEILIGHEID DOOR REGELGEVING

Er zijn duidelijke voorbeelden van effectieve veiligheidsvoorschriften die in de EU al verbindend zijn gemaakt, zoals de bepalingen inzake de bescherming van inzittenden van personenauto's bij frontale en zijdelingse botsingen en de bepalingen inzake de bescherming van voetgangers, die de laatste vijftien jaar geleidelijk zijn ingevoerd¹⁴. Deze ontwikkelingen op het terrein van voertuigveiligheid zijn cruciaal geweest voor het verminderen van het aantal verkeersongelukken en dodelijke slachtoffers en gewonden in de afgelopen vijftien jaar, waarmee de EU wat voertuigveiligheid betreft de veiligste regio ter wereld is geworden¹⁵.

Specifiek ter bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers, zoals fietsers, is een reeks uitvoerige voorschriften voor respectievelijk lichte personenauto's en zware personenauto's en bestelwagens vastgesteld, die geleidelijk in werking zijn getreden, respectievelijk zullen treden, namelijk tussen 2005 en 2013 in het geval van lichte personenauto's en tussen 2011 en 2019 in het geval van zware wagens en kleine vrachtauto's. In 2014 was het aantal verkeersdoden onder voetgangers en fietsers in de EU in vergelijking met 2013 met respectievelijk 37% en 32% verminderd¹⁶.

Bij de verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen zijn gordelverkliekers verplicht gesteld, alsook Isofix-verbindingstukken voor het veilig monteren van kinderzitjes en systemen voor bandenspanningscontrole waarmee wordt voorkomen dat een band klapt en de bestuurder de controle over de wagen verliest. Voor nieuwe vrachtwagens en bussen zijn waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook en autonome noodremsystemen verplicht gesteld, en voor alle motorvoertuigen, elektronische stabiliteitscontrolesystemen en dagrijlichten. Omdat deze voorschriften nog maar kort geleden – tussen 2011 en 2015 – geleidelijk van kracht zijn geworden, en de gebruikte technologieën nog een betrekkelijke lage marktpenetratie hebben, kon de effectiviteit ervan nog niet aan een uitvoerige beoordeling worden onderworpen.

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 *WHO global status report on road safety*, 2015, hoofdstuk 3.

¹⁵ In de evaluatie van de Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020¹⁵ werd geconcludeerd dat met name de vóór 2011 ingevoerde wetgeving inzake de veiligheid van motorvoertuigen waarschijnlijk in grote mate zou bijdragen aan vermindering van het aantal doden en zwaargewonden in alle 28 landen van de EU in de termijn die voor het bereiken van het streefdoel was gesteld. Verder werd geconcludeerd dat "dit actieterrein verreweg het meest efficiënte en effectieve van alle verkeersveiligheidsacties van de Commissie is en de meeste waarde toevoegt aan wat door de lidstaten kan worden bereikt" - http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

¹⁶ Procentuele verandering van het aantal verkeersdoden naar vervoerswijze, 2013 (Bron: CARE)

4. MONITORING VAN GEAVANCEERDE VOERTUIGVEILIGHEIDSMATREGELEN

Overeenkomstig de verordeningen betreffende respectievelijk de algemene veiligheid van motorvoertuigen¹⁷ en de bescherming van voetgangers¹⁸ moet de Commissie de technische ontwikkelingen op het gebied van strenge passieve veiligheidseisen monitoren en hierover verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad, alsook over het eventueel opnemen van nieuwe en verbeterde veiligheidsvoorzieningen en actieve veiligheidstechnologieën. Dit vereiste is neergelegd in artikel 17 van de verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen en artikel 12 van de verordening betreffende de bescherming van voetgangers.

4.1. NIEUWE TECHNOLOGIEËN EN NIET-GEREGULEERDE MAATREGELEN

Teneinde te voldoen aan de monitoring- en verslagleggingsverplichting gaf de Commissie in 2014 opdracht voor een studie naar de baten en haalbaarheid van een reeks nieuwe technologieën en niet-gereguleerde maatregelen voor het verbeteren van de veiligheid van voertuiginzittenden en de bescherming van kwetsbare weggebruikers (*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*), die in maart 2015 werd gepubliceerd in de EU Bookshop¹⁹.

Zowel voor het opstellen van de opdrachtbeschrijving voor de studie als voor de uitgebreide informatievoorziening en input voor de analysewerkzaamheden die vervolgens namens de Commissie werden uitgevoerd, zijn de intensieve interacties met en raadpleging van belanghebbenden van nut geweest. Ook werd de studie voor de voltooiing ervan uitgebreid met de autoriteiten van lidstaten en internationale partners gesproken.

De Commissie wilde er zeker van zijn dat aan de hand van de verzamelde en verstrekte informatie mogelijke toekomstige veiligheidsmaatregelen konden worden geprioriteerd. Daartoe wordt in de studie een overzicht gegeven van de resultaten van een haalbaarheids- en kosten-/batenanalyse van een breed scala van 55 maatregelen die eventueel in aanmerking komen voor opname in de herziene verordeningen voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen en de bescherming van voetgangers. Aan de hand van de resultaten van de indicatieve kosten-/batenanalyse kunnen maatregelen van elkaar worden onderscheiden op basis van de mate van waarschijnlijkheid (zeer waarschijnlijk, tamelijk waarschijnlijk of zeer onwaarschijnlijk) dat de kosten en baten ervan tegen elkaar zullen opwegen.

In de context van het onderhavige verslag is de voorlopige beoordeling van verbeterde veiligheidsvoorzieningen verder uitgewerkt en omgezet in een lijst van geselecteerde maatregelen die zowel kosteneffectief als haalbaar zouden kunnen zijn. Deze maatregelen omvatten onder meer de invoering van actieve veiligheidsvoorzieningen, zoals automatische noodremsystemen en technologie die bestuurders helpt om binnen hun rijstrook te blijven, de verbetering van passieve veiligheidsvoorzieningen, zoals gordelverklidders op alle stoelen, alsook de invoering van verbeterde externe airbags voor de bescherming van voetgangers bij een frontale aanrijding en van systemen voor fietserdetectie die waarschuwen voor een

¹⁷ PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1.

¹⁸ PB L 35 van 4.2.2009, blz. 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=Iq1Ekni0.11SR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

dreigende botsing. Andere terreinen van groot belang zijn de verbetering van het directe zicht van vrachtwagenbestuurders en opheffing van dode hoeken van vrachtwagens voor het beschermen van kwetsbare weggebruikers. In hoofdstuk 5 wordt een uitgebreid overzicht van de voorgestelde maatregelen gegeven. Nadere bijzonderheden over deze maatregelen zijn te vinden in het werkdocument van de diensten van de Commissie dat dit verslag vergezelt.

4.2. VRIJWILLIGE VEILIGHEIDSVORZIENINGEN

Beoordelings- en ratingprogramma's voor consumentenauto's, zoals het Europees programma voor de beoordeling van nieuwe automodellen (Euro NCAP)²⁰, hebben autofabrikanten gestimuleerd tot het ontwikkelen van auto's die veiliger zijn dan volgens de EU-wetgeving betreffende voertuigveiligheid is vereist en om een aanzienlijk deel van de modellen die ze op de markt brengen, met geavanceerde "state-of-the-art"-veiligheidstechnologieën uit te rusten. Deze inspanningen dragen ongetwijfeld ook bij aan het hoge veiligheidsniveau op de Europese wegen.

Maar hoewel fabrikanten er in het algemeen naar zullen streven om voor de modellen die op de belangrijkste afzetlanden het beste worden verkocht zoveel mogelijk sterren te krijgen, zijn er aanwijzingen dat het aandeel van modellen met een hoge score niet in alle landen gelijk is. Soms wordt de verkoop van bepaalde modellen met een lage score specifiek gericht op markten voor minder vermogende kopers en zijn die modellen niet op andere markten verkrijgbaar. Ook komt het voor dat modellen die in tests hoog scoren, op de weg een stuk minder presteren, omdat de niet-verplichte geavanceerde veiligheidsvoorzieningen in bepaalde landen zijn verwijderd, bijvoorbeeld om redenen van kostenreductie in verband met het lokale belastingbeleid. Deze gangbare praktijk kan worden toegeschreven aan een (tot voor kort) gebruikte regel van ratingsystemen dat niet alle, maar alleen het merendeel, van de beoordeelde auto's met een bepaalde veiligheidsvoorziening moet zijn uitgerust²¹.

Als gevolg van het bovenstaande zijn er duidelijke aanwijzingen dat niet alle EU-burgers toegang hebben tot auto's met een even hoog veiligheidsniveau, wat afhankelijk is van het interne beleid en de allocatiestrategieën van autofabrikanten en importeurs, met name wat betreft de koopkracht van de consumenten op een bepaalde markt. Dit heeft tot een situatie geleid waarin een op de vijf gekochte auto's niet noodzakelijkerwijs de geavanceerde veiligheidsvoorzieningen heeft die op grond van het aantal toegekende sterren verwacht mogen worden. Toch zijn veel van de veiligheidsvoorzieningen die door de ratingprogramma's worden gepromoot, gemeengoed geworden, en zullen schaalvoordelen de laatste jaren tot een aanzienlijke kostenreductie hebben geleid. Het verplicht stellen van deze voorzieningen zou kunnen helpen om de verschillen in beschermingsniveau te verkleinen.

4.3. HUIDIGE REFERENTIEWAARDE VOOR VOERTUIGVEILIGHEID EN TOEKOMSTIGE AANDACHTSPUNTEN

Om voor de hele EU te komen tot een betere en meer geharmoniseerde veiligheidssituatie, dient in het kader van de herziening van de voertuigveiligheidswetgeving te worden

²⁰ Euro NCAP is een Europees programma voor de veiligheidsbeoordeling van auto's, dat wordt gesteund door de Europese Commissie en verscheidene Europese overheden, alsook door automobiel- en consumentenorganisaties. Euro NCAP publiceert veiligheidsrapporten over nieuwe automodellen, waarin auto's worden beoordeeld op hun veiligheidsprestaties in een serie botsproeven, waaronder frontale aanrijdingen, aanrijdingen van opzij, botsing tegen een paal en aanrijdingen met voetgangers. De beoordeling gebeurt volgens een sterrenstelsel. De hoogste rating is vijf sterren.

²¹ <http://www.euroncap.com/nl/euro-ncap/hoe-moeten-de-sterren-gelezen-worden>

beoordeeld welke van de geselecteerde veiligheidsvoorzieningen daarin moeten worden opgenomen om het niveau van voertuigveiligheid te verhogen tot een niveau dat in overeenstemming is met de huidige referentiewaarde voor de reguliere auto's die in de EU het meest worden verkocht.

Ook moet aandacht worden besteed aan de situatie met betrekking tot bedrijfsvoertuigen en bussen. Terwijl bij personenauto's de nadruk ligt op de bescherming van inzittenden en van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers, is de nadruk op veiligheid bij andere voertuigcategorieën niet altijd evident. Hoewel basisveiligheidsvoorzieningen en -kenmerken, zoals algemene constructie-integriteit en veiligheidsgordels, alsook autonome remsystemen en waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook, nu verplicht zijn, wordt in het geval van bedrijfsvoertuigen en bussen nog relatief weinig aandacht besteed aan het promoten van veiligheidsvoorzieningen en het verder verhogen van het veiligheidsniveau. Dit is in strijd met de noodzaak om de inzittenden van dergelijke voertuigen, die nog steeds een significant deel van de verkeersslachtoffers uitmaken, beter te beschermen en om fietsers en voetgangers te beschermen, die in Europese steden in toenemende mate zijn betrokken bij ongevallen met zware verwondingen of de dood tot gevolg²².

4.4. AANVULLENDE STUDIES OP HET TERREIN VAN VOERTUIGVEILIGHEID

In het licht van regelgevingsmaatregelen in andere regio's van de wereld, met name de Verenigde Staten en Japan, acht de Commissie het dienstig om studies te laten verrichten naar de specifieke ongevaltypen die in die regio's worden aangepakt, teneinde te kunnen beoordelen of ook in de EU aan die ongevaltypen aandacht moet worden besteed. Dergelijke studies moeten een actueel overzicht verschaffen voor toepassing in de EU-situatie en de maatregelen in kaart brengen die eventueel genomen moeten worden. Bij de ongevallen kan het gaan om frontale aanrijdingen, aanrijdingen van opzij, kantelongevallen of kopstaartbotsingen, waarbij met name gekeken zou kunnen worden naar de effecten van de snelle verspreiding van SUV's, die een hoger zwaartepunt, een grotere massa en een agressieve voorzijde hebben. Verder moet een relatie worden gelegd met de daaruit resulterende verwondingen voor diverse en in het bijzonder kwetsbare inzittenden, alsook met de voertuigbranden die na een aanrijding ontstaan. Voor een lijst van voorgestelde studies wordt verwezen naar het werkdokument van de diensten van de Commissie dat als bijlage bij dit verslag is gevoegd.

4.5. NOODZAAK VAN BETERE BESCHIKBAARHEID VAN GEDETAILLEERDE, EU-BREDE ONGEVALGEGEVENS

Voor elke persoon die bij een verkeersongeval om het leven komt, zijn er veel meer die een ernstig lichamelijk letsel oplopen waarvan ze de rest van hun leven de gevolgen zullen ondervinden. Ernstige lichamelijke letsels zijn niet alleen gebruikelijker maar brengen vaak ook hogere maatschappelijke kosten met zich mee, vanwege de noodzaak van langdurige revalidatie en de daardoor ontstane gezondheidszorgbehoeften.

Een essentieel onderdeel van de strategie voor het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers, is het verzamelen van gedetailleerde ongevalgegevens van goede kwaliteit. Dergelijke gegevens zijn onmisbaar voor het formuleren van verkeersveiligheidsbeleid en het monitoren van dat beleid. De gegevens zijn nodig voor het beoordelen van de veiligheid van wegen en voertuigen en voor het ondersteunen van de

²² Verdeling van verkeersdoden over de verschillende vervoerswijzen in de EU, 2013 vs. 2011 (Bron: CARE)

ontwikkeling van aanvullende acties. Jaren geleden is al vastgesteld dat geen enkele ongevallendatabank in de EU in alle gegevensbehoeften kan voorzien en er grote hiaten zijn, onder meer wat gedetailleerde gegevens over ongeval- en letseloorzaken betreft²³.

Met ingang van 2015 verstrekken de lidstaten voor het eerst gegevens over ernstige lichamelijke letsels volgens de internationale MAIS-letselschaal (*Maximum Abbreviated Injury Score*), waarin ernstig gewonden in de letselcategorieën MAIS 3 en hoger vallen. Dit is een belangrijke stap in de goede richting. Het is echter nodig om een discussie te starten over de noodzaak van een initiatief voor het verzamelen van gedetailleerde, EU-brede ongevalgegevens die gebruikt kunnen worden voor beleidsvorming op het gebied van verkeersveiligheid.

Verdere herzieningen van voertuigveiligheidsvoorschriften, alsook van eventuele andere maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, zouden baat hebben bij een ruimere beschikbaarheid van accurate en gedetailleerde EU-brede ongevalgegevens.

²³ ETSC (2001)

5. BELANGRIJKSTE AANDACHTSPUNTEN VOOR DE HERZIENING EN MOGELIJKE UPDATE VAN DE VERORDENINGEN

Er zijn vier hoofdactierreinen vastgesteld, bestaande uit negentien specifieke maatregelen voor het verbeteren van de voertuigveiligheid. Volgens de onder 4.1. bedoelde analyse lijken de geselecteerde maatregelen in dit stadium uitvoerbaar en kosteneffectief maar dienen ze het onderwerp te zijn van nadere studies. Teneinde zorgvuldig vast te stellen of de maatregelen inderdaad uitvoerbaar en kosteneffectief zijn en bijdragen aan het verbeteren van de voertuigveiligheid, worden ze in het volgende stadium met de belanghebbenden besproken en zal de Commissie ze aan een nadere analyse onderwerpen, zodat uiteindelijk een onweerlegbare beoordeling kan worden gegeven van het effect ervan op de voertuigveiligheid in de EU.

Hieronder wordt voor de hoofdactierreinen een beknopt overzicht gegeven van de geselecteerde maatregelen.

5.1. ACTIEVE VEILIGHEIDSMATREGELEN

Dit actierrein omvat maatregelen gericht op het voorkomen van ongevallen in plaats van alleen maar het beperken van de gevolgen ervan en wordt in het algemeen beschouwd als het belangrijkste verbeterrein voor de voertuigveiligheidswetgeving. De maatregelen hebben betrekking op de volgende veiligheidsvoorzieningen: automatische noodremsystemen, intelligente snelheidsaanpassing, rijstrookassistent en systemen die de bestuurder alert houden en vermoeidheidsverschijnselen herkennen.

5.2. PASSIEVE VEILIGHEIDSMATREGELEN

Dit actierrein omvat maatregelen gericht op het beperken van de gevolgen van een ongeval, bestaande uit de invoering van nieuwe voorschriften of verbetering van bestaande maatregelen op de volgende gebieden: knipperende stoplichten bij noodstop; gordelverklikkers; frontale, zijdelingse en kop-staart-botsproeven; standaardisatie van interface tussen alcoholslot en auto; een 'zwarte doos' en bandenspanningscontrole.

5.3. VRACHTWAGENS EN BUSSEN

Voor het verbeteren van de veiligheid van vrachtwagens en bussen worden maatregelen overwogen die voorzien in de invoering/verbetering van het ontwerp van de voorkant en het directe zicht van de bestuurder, beschermingsinrichtingen aan de achterzijde van vrachtwagens en aanhangers (achterbumper), zijdelingse beschermingsinrichtingen en de brandveiligheid van bussen.

5.4. BESCHERMING VAN VOETGANGERS EN FIETSERS

De maatregelen op dit actierrein voorzien in de invoering van systemen voor voetganger- en fietserdetectie (gekoppeld aan automatische noodremsystemen), bescherming tegen impact op het hoofd op de A-stijlen en voorruit, alsook systemen voor de detectie van personen die zich achter het voertuig bevinden wanneer de bestuurder achteruit rijdt.

6. CONCLUSIES

De voorschriften betreffende voertuigveiligheid die momenteel in de EU van kracht zijn, voorzien in een uitgebreid pakket aan maatregelen die in de praktijk effectief zijn gebleken,

zoals hierboven in hoofdstuk 3 is aangegeven. In het actieplan dat de Commissie in haar mededeling "Naar een Europese verkeersveiligheidsruimte: Strategische beleidsoriëntaties inzake de verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020"²⁴, heeft uiteengezet, wordt uitvoerig ingegaan op de verschillende aspecten die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Dat zijn op de eerste plaats de voertuigen zelf, maar ook het rijgedrag en de weginfrastructuur. De tussentijdse evaluatie van dit beleid²⁵ heeft bevestigd dat zeer aanzienlijke vooruitgang is gemaakt met het verminderen van het aantal verkeersdoden. In de studie wordt ook geconcludeerd dat motorvoertuigenwetgeving feitelijk essentieel is voor het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

Dit verslag aan het Europees Parlement en de Raad bevat een uitgebreid overzicht van bestaande maatregelen en voorstellen voor verdere maatregelen om de voertuigveiligheid te verbeteren, ten behoeve van alle weggebruikers, dat wil zeggen: alle burgers van de EU. De Commissie heeft maatregelen beoordeeld die potentieel kunnen bijdragen aan stapsgewijze maar aanzienlijke verbeteringen ten aanzien van een scala aan kwesties in verband met voertuigveiligheid. De Commissie zal nagaan welke van deze maatregelen in wetgeving kunnen worden vastgelegd, nadat eerst de kosten en baten ervan aan een effectbeoordeling zijn onderworpen, waarbij onder meer zal worden gekeken naar het cumulatieve effect op het concurrentievermogen van de Europese automobielindustrie en naar wat een redelijke termijn is voor invoering, zodat de industrie voldoende tijd heeft om zich aan te passen.

Eventuele nieuwe voorschriften betreffende de veiligheid van de voertuigen die over de Europese wegen rijden, zouden ook innovatie en investeringen moeten stimuleren, voor het creëren van hoogwaardige banen in de EU en het vergroten van het concurrentievermogen van de Europese industrieën. Ze zouden ook de bijdrage van de EU aan het realiseren van een sterke vermindering van de uitstoot van broeikasgassen als onderdeel van de strategie voor het tegengaan van klimaatverandering moeten vergroten.

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

²⁵ COM(2015) 116 definitief