KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 12.12.2016 r.
COM(2016) 787 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE

Sprawozdanie z monitorowania i oceny zaawansowanych elementów bezpieczeństwa pojazdów, ich opłacalności i wykonalności do celów przeprowadzenia przeglądu rozporządzeń w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów oraz ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników drogi

{SWD(2016) 431 final}

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE

Sprawozdanie z monitorowania i oceny zaawansowanych elementów bezpieczeństwa pojazdów, ich opłacalności i wykonalności do celów przeprowadzenia przeglądu rozporządzeń w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów oraz ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników drogi

1. WPROWADZENIE

Dzięki intensywnym i skutecznym działaniom podjętym na poziomie unijnym, krajowym oraz lokalnym w celu rozwiązania problemów związanych z zachowaniem użytkowników dróg, pojazdami i infrastrukturą, w ciągu ostatnich dziesięcioleci bezpieczeństwo ruchu drogowego w UE znacząco wzrosło. W rezultacie drogi UE są najbezpieczniejsze na świecie. Ten wzrost bezpieczeństwa można w dużej mierze przypisać wymogom prawnym UE w zakresie bezpieczeństwa pojazdów, które w tych latach wprowadzono w ramach realizacji polityki UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego[1].

Wspomniane wymogi w zakresie bezpieczeństwa pojazdów przyczyniły się również do ożywienia europejskich badań, rozwoju i innowacji: kiedy przemysł stanął w obliczu bardziej ambitnych wymogów, znaleziono sposoby na ich spełnienie za pośrednictwem innowacyjnych rozwiązań technicznych. Ze względu na fakt, że UE była pionierem w zakresie większości z tych wymogów, przeważającą liczbę rozwiązań opracowano w Europie i stworzono tu wiele wysokiej jakości miejsc pracy w odpowiedzi na te wyzwania. Przemysł pojazdów silnikowych jest faktycznie głównym dostawcą prywatnych badań i rozwoju w UE oraz wyznacza standardy na świecie.

W przemyśle motoryzacyjnym wciąż wprowadza się innowacje, a wymogi regulacyjne należy ponownie przeanalizować w celu zapewnienia, by UE nadal odgrywała kluczową rolę w rozwoju międzynarodowym, jednocześnie podejmując dalsze wysiłki na rzecz ratowania życia. Imponujący postęp w zakresie ograniczania wypadków samochodowych ostatnio zwolnił, podczas gdy koszty związane z wypadkami śmiertelnymi i obrażeniami szacuje się na kwotę co najmniej 100 mld EUR rocznie[2], a każdego roku setki rodzin są rozbijane na skutek wypadków drogowych.

Elementy bezpieczeństwa czynnego oraz ich rozwój technologiczny prowadzą do stopniowej automatyzacji pojazdów. Uważa się je za kluczowe technologie prorozwojowe, które

[1] Ocena *ex post* Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (2001–2010) – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, ocena okresowa kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 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_pl.htm

przyczyniają się do wsparcia i zwiększenia zakresu automatyzacji pojazdów oraz zapewniają wkład na rzecz cyfryzacji rynku wewnętrznego. W przeszłości UE wprowadziła obowiązkowe dopasowywanie systemów elektronicznej kontroli stateczności we wszystkich pojazdach oraz zaawansowane systemy hamowania awaryjnego i systemy ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu w samochodach ciężarowych i autobusach, co przyczynia się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym szacunkowo o 5 000 rocznie. Pełen potencjał tych oraz przyszłych technologii bezpieczeństwa czynnego można uwolnić wyłącznie poprzez ich wprowadzenie na szeroką skalę w pojazdach na drogach UE.

Kilka z tych wymogów przyczyniło się również do zmniejszenia emisji CO_2, a zatem do realizacji celów UE w zakresie działania w dziedzinie klimatu i celów unii energetycznej. Było tak w przypadku systemów monitorowania ciśnienia w oponach samochodów osobowych, które zapewniły stosowanie optymalnego ciśnienia w oponach, by zmniejszyć opór toczenia, a co za tym idzie – zmniejszyć zużycie paliwa. Cele działań w dziedzinie klimatu dotyczące zmniejszenia poziomu CO_2 w sektorze transportu wiążą się również z koniecznością opracowania dalszych technologii do zastosowania w pojazdach, które zachęcałyby do jazdy w optymalnych warunkach i zapewniałyby oszczędzanie paliwa, np. za pośrednictwem adaptacyjnego i inteligentnego dostosowania prędkości oraz wprowadzenia systemu monitorowania ciśnienia w oponach w pojazdach użytkowych.

Wraz z rosnącym poziomem autonomiczności pojazdów, która stanowi priorytet dla producentów samochodów, coraz bardziej dostępne stają się precyzyjne, solidne, trwałe i przystępne cenowo technologie sensorowe. Są one niezbędne do celów pełnego rozpoznania otoczenia wokół pojazdu, przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa – w szczególności w odniesieniu do niechronionych użytkowników dróg – oraz do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i wynikających z nich zanieczyszczeń, biorąc pod uwagę, że powodem 15 % wszystkich zatorów komunikacyjnych w Europie są wypadki[3].

W niniejszym sprawozdaniu Komisja Europejska przedstawia ustalenia związane z analizą dotyczącą szeregu nowych środków bezpieczeństwa. Proponuje ona dalsze kroki z należytym uwzględnieniem wykonalności i opłacalności zaproponowanych środków. Szczegółowe wyjaśnienia dotyczące wspomnianych środków przedstawiono w dokumencie roboczym służb Komisji załączonym do niniejszego sprawozdania. Środki te dają podstawę do szerokiej debaty publicznej, do której Komisja Europejska zaprasza wszystkie zainteresowane strony.

Ponadto w ogólnych ramach Komisja Europejska zamierza dzięki niniejszej pracy przyczynić się do realizacji priorytetów związanych ze wzrostem, zatrudnieniem i inwestycjami w UE, promując najbardziej skuteczne innowacje i zatrzymując miejsca pracy o najwyższej jakości w Europie, do cyfryzacji rynku wewnętrznego poprzez promowanie elementów bezpieczeństwa, które uważa się za kluczowe technologie prorozwojowe, by zwiększyć i wesprzeć automatyzację pojazdów na szeroką skalę, jak również do osiągnięcia celów unii energetycznej obejmujących obniżenie poziomu CO_2 w transporcie.

2. WZAJEMNE ODDZIAŁYWANIE MIĘDZY BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO A TECHNOLOGIĄ STOSOWANĄ W POJAZDACH

Od 2009 r. wypadki komunikacyjne nie stanowią już wiodącej przyczyny zgonów w Unii Europejskiej[4]. Liczba ofiar śmiertelnych wypadków w UE znacząco spadła w ciągu ostatnich

[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/pl

13 lat, mianowicie o około 53 % – z 54 300 w 2001 r. do 25 900 w 2014 r.[5]. Wypadki w ruchu drogowym każdego roku dotykają jednak setek tysięcy rodzin i powodują ogromne koszty gospodarcze. Problem bezpieczeństwa ruchu drogowego pozostaje pilny. Co więcej, nawet jeżeli nastąpiły znaczące spadki w skali roku, liczby ofiar śmiertelnych pozostają na tym samym poziomie od 2013 r. Kilka państw członkowskich zgłasza, że liczba ofiar śmiertelnych ponownie wrasta[6].

Aby osiągnąć strategiczny cel UE polegający na zmniejszeniu o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych z około 31 000 w 2010 r. do 15 000 w 2020 r.[6], jak określono w kierunkach polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020[7], należy podjąć dodatkowe wysiłki, ponieważ jest bardzo prawdopodobne, że cel ten nie zostanie osiągnięty.

W średnim ujęciu większość (55 %) śmiertelnych ofiar wypadków odnotowuje się na drogach innych niż drogi miejskie, 38 % na obszarach miejskich, a jedynie 7 % na autostradach. Piesi i rowerzyści stanowią 30 % ofiar w transporcie w ujęciu ogólnym, przy czym prawie 43 % na obszarach miejskich[8]. Liczby te są źródłem ogólnych informacji na temat obszarów wymagających usprawnienia, których mogłaby dotyczyć zmiana rozporządzeń w sprawie bezpieczeństwa ogólnego oraz bezpieczeństwa pieszych.

Eksperci stwierdzili, że około 95 % wypadków drogowych jest w pewnym stopniu wynikiem błędu ludzkiego, natomiast szacuje się, że 75 % z nich jest spowodowanych wyłącznie błędem ludzkim[9]. Podczas badań do najważniejszych przyczyn wypadków spowodowanych czynnikiem ludzkim zaliczono: nadmierną prędkość, rozproszenie oraz prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości. Zgodnie z komunikatem Komisji CARS 2020: na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie[10] oraz z planem działania przedstawionym w komunikacie Komisji „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020”[11] w odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego należy stosować zintegrowane podejście, przy czym bezpieczeństwo pojazdów stanowi jedynie jeden z wielu czynników mających wpływ na wyniki. Aby polityka bezpieczeństwa ruchu drogowego była skuteczna w ujęciu całościowym, w jej ramach należy uwzględnić pełen zakres czynników, takich jak zachowanie kierowcy i infrastruktura drogowa, oraz z uwagą śledzić ich wzajemne oddziaływanie.

Biorąc jednak pod uwagę znaczenie, jakie wśród tych czynników mają wymogi w zakresie bezpieczeństwa pojazdów, oraz zgodnie z obowiązkami sprawozdawczymi określonymi w rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa ogólnego oraz w rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa pieszych, Komisja Europejska zainicjowała debatę dotyczącą priorytetów w zakresie interwencji w tym obszarze oraz środków opartych na dowodach, które wywierają największy pozytywny wpływ w ujęciu całościowym.

Należy zwrócić szczególną uwagę na niechronionych użytkowników drogi, jak również na pasażerów pojazdu, którzy są w naturalny sposób szczególnie narażeni na wypadki w związku

---

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

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

7 COM(2010) 389 final.

8 Podział ofiar śmiertelnych ze względu na rodzaj transportu w UE w 2013 r. zgodnie z bazą danych Wspólnoty o wypadkach drogowych.

9 Źródło: sprawozdanie grupy roboczej ds. eBezpieczeństwa z 2002 r.

10 COM(2012) 636 final.

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

z ich wiekiem, tj. na osoby starsze[12] i małe dzieci[13]. Należy również zwrócić uwagę na ocenę technologii wykorzystujących interakcje między kierowcą, pojazdem a środowiskiem prowadzenia pojazdu, takich jak inteligentne systemy transportowe (ITS), co wniesie wkład w nasilenie tendencji w zakresie cyfryzacji w UE zgodnie ze strategią jednolitego rynku cyfrowego.

3. BEZPIECZEŃSTWO ZWIĄZANE Z INTERWENCJĄ REGULACYJNĄ

Istnieją wyraźne przykłady skutecznych wymogów w zakresie bezpieczeństwa, które stały się już obowiązkowe w UE, takie jak przepisy dotyczące bezpieczeństwa samochodu osobowego podczas zderzenia czołowego i zderzenia bocznego oraz ochrony pieszych, które wprowadzano stopniowo przez ostatnich 15 lat[14]. Wspomnianą poprawę w zakresie bezpieczeństwa pojazdów uznano za kluczową w odniesieniu do interwencji UE przyczyniającej się do obniżenia liczby wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych/obrażeń w ciągu ostatnich 15 lat, dzięki czemu UE stała się najbezpieczniejszym regionem na świecie pod względem bezpieczeństwa pojazdów[15].

W szczególności w celu ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników drogi takich jak rowerzyści w latach 2005–2013 wdrożono i stopniowo wprowadzono zestaw kompleksowych wymogów w odniesieniu do lekkich samochodów osobowych, a w latach 2011–2019 prowadzone jest stopniowe wdrażanie wspomnianego zestawu w odniesieniu do ciężkich samochodów i vanów. W wyniku porównania sytuacji UE w 2013 r. z sytuacją w 2004 r. pod względem liczby ofiar śmiertelnych wśród pieszych i rowerzystów wykazano zmniejszenie odpowiednio o 37 % i 32 %[16].

Rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa ogólnego wprowadzono obowiązkowe urządzenie przypominające o zapięciu pasów, systemy ISOFIX do bezpiecznego mocowania fotelików samochodowych oraz monitorowanie ciśnienia w oponach, by zapobiegać pęknięciom opon samochodowych, które mogłyby doprowadzić do utraty panowania nad pojazdem. Wprowadzono również obowiązkowe ostrzeganie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu oraz autonomiczne hamowanie awaryjne dla nowych samochodów ciężarowych i autobusów oraz systemy elektronicznej kontroli stateczności i światła do jazdy dziennej dla wszystkich pojazdów silnikowych. Te ostatnie środki wprowadzono stopniowo zaledwie w latach 2011–2015. Należy w związku z tym zauważyć, że z powodu stosunkowo niskiego stopnia penetracji rynku przez zastosowane technologie nie można było jeszcze przeprowadzić szczegółowej oceny ich skuteczności.

---

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 Sprawozdanie WHO na temat sytuacji na świecie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, 2015, sekcja 3.

15 W ocenie kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020[15] stwierdzono, że „przepisy w zakresie bezpieczeństwa pojazdów silnikowych wdrożone w szczególności przed 2011 r. mogą w znacznym stopniu przyczynić się do zmniejszenia liczby zgonów i poważnych obrażeń we wszystkich 28 państwach UE w obecnym okresie docelowym. Wspomniany obszar działań stanowi jak dotąd najbardziej wydajne i skuteczne ze wszystkich działań Komisji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dodaje najwięcej wartości do wyników, jakie mogą osiągnąć państwa członkowskie”. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/ study_final_report_february_2015_final.pdf

16 Odsetek zmian w zakresie liczby ofiar śmiertelnych według rodzaju transportu w 2013 r. zgodnie z bazą danych Wspólnoty o wypadkach drogowych.

4. MONITOROWANIE ZAAWANSOWANYCH WYMOGÓW W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA POJAZDÓW

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa ogólnego[17] i z rozporządzeniem w sprawie bezpieczeństwa pieszych[18] Komisja jest zobowiązana do monitorowania rozwoju technologicznego w dziedzinie zwiększonych wymogów w zakresie bezpieczeństwa biernego, rozważania i możliwego włączania nowych udoskonalonych elementów bezpieczeństwa, jak również udoskonalonych technologii bezpieczeństwa czynnego oraz do przedstawiania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdań na ten temat. Zobowiązania te ustanowiono w art. 17 rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego oraz w art. 12 rozporządzenia w sprawie ochrony pieszych.

4.1. NOWE TECHNOLOGIE I NIEREGULOWANE ŚRODKI

Aby osiągnąć cel w zakresie monitorowania i sprawozdawczości, Komisja przystąpiła w 2014 r. do przeprowadzania badania mającego na celu ocenę „Korzyści i możliwości zastosowania szeregu nowych technologii i nieregulowanych środków w obszarze bezpieczeństwa pasażerów pojazdów i ochrony niechronionych użytkowników drogi w kontekście rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa ogólnego i rozporządzenia w sprawie ochrony pieszych", które opublikowano w EU Bookshop w marcu 2015 r.[19].

Zarówno opracowanie przez Komisję specyfikacji tego badania, jak i szczegółowe informacje i wkład uzyskany podczas pracy analitycznej, którą następnie przeprowadzono w imieniu Komisji, zostały znacznie wzbogacone licznymi interakcjami i konsultacjami z zainteresowanymi stronami. Zanim badanie dobiegło końca, było ono również przedmiotem intensywnych dyskusji z władzami państw członkowskich i partnerami międzynarodowymi.

Komisja chciała zapewnić, by zgromadzone i dostarczone informacje umożliwiły uszeregowanie potencjalnych przyszłych środków bezpieczeństwa pod względem ważności. W tym celu w ramach wspomnianego badania przeprowadzono przegląd wykonalności oraz ocenę kosztów i korzyści szerokiej gamy 55 potencjalnych środków do ewentualnego uwzględnienia w zmienionych rozporządzeniach w sprawie bezpieczeństwa ogólnego i bezpieczeństwa pieszych. Wynikiem tego badania są prognozowane koszty i korzyści umożliwiające rozróżnienie środków, które z wysokim/umiarkowanym/bardzo niskim prawdopodobieństwem zapewnią korzyści odpowiadające kosztom ich wdrożenia.

W kontekście niniejszego sprawozdania Komisji rozbudowano wstępną ocenę wzmocnionych elementów bezpieczeństwa oraz przekształcono ją w wykaz obejmujący szczegółowo wyselekcjonowane środki, które mogą być zarówno opłacalne, jak i wykonalne. Środki te obejmują wprowadzenie aktywnych systemów, takich jak automatyczny system hamowania awaryjnego i technologię czynnego utrzymywania pasa ruchu, ulepszenie biernych elementów bezpieczeństwa, takich jak urządzenia przypominające o zapięciu pasów na wszystkich siedzeniach, a także ulepszone elementy amortyzujące zderzenie z pieszym w przypadku uderzenia głową w przód samochodu oraz wykrywanie rowerzystów w przypadku zbliżającego się zderzenia. Inne obszary będące przedmiotem istotnego zainteresowania dotyczą ulepszenia pola bezpośredniej widoczności i eliminacji martwych punktów w

[17] Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.
[18] Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 1.
[19] http://bookshop.europa.eu/pl/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/

samochodach ciężarowych, aby chronić niechronionych użytkowników drogi. W sekcji 5 przedstawiono wyczerpujący przegląd, a wszystkie szczegółowe informacje można znaleźć w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu sprawozdaniu.

4.2. DOBROWOLNE INSTALOWANIE

Programy oceny konsumenckiej i klasyfikacji samochodów, takie jak European New Car Assessment Programme (europejski program oceny nowych samochodów, Euro NCAP)[20], zachęciły producentów pojazdów do tworzenia pojazdów, które są bezpieczniejsze, niż wymagają tego przepisy UE w sprawie bezpieczeństwa pojazdów, i aby wykorzystywać najnowocześniejsze i najbardziej zaawansowane technologie bezpieczeństwa w możliwie jak największej liczbie ich modeli na rynku. Nie ma wątpliwości, że takie działania przyczyniają się również do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na drogach UE.

Zasadniczo producenci dążą do uzyskania możliwie najwyższej liczby gwiazdek w ramach oceny dla swoich najczęściej sprzedawanych modeli na kluczowych rynkach państw członkowskich, istnieją jednak przesłanki, że liczba samochodów o najwyższych ocenach nie rozkłada się równomiernie na rynki wszystkich państw. W niektórych przypadkach konkretne modele o niskich ocenach są specjalnie ukierunkowane na pewne (mniej bogate) rynki i nie są dostępne na innych rynkach. W innych przypadkach modele, które otrzymały wysoką ocenę, będą w rzeczywistości osiągać gorsze wyniki, ponieważ w niektórych państwach są one pozbawiane nieobowiązkowych zaawansowanych elementów bezpieczeństwa np. z powodu redukcji kosztów związanej z lokalną polityką podatkową. Tę powszechną praktykę można wyjaśnić stosowaną (aż do teraz) zasadą systemu oceniania, zgodnie z którą nie wszystkie oceniane samochody muszą być wyposażone w dany element bezpieczeństwa, a jedynie ich większość[21].

W związku z powyższym istnieją jasne przesłanki wskazujące na to, że nie wszyscy obywatele UE mają dostęp do samochodów o takim samym, wysokim poziomie bezpieczeństwa, w zależności od polityki krajowej i strategii przydziału stosowanych przez producentów i importerów pojazdów, w szczególności w zakresie siły nabywczej konsumentów na danym rynku, co prowadzi do sytuacji, w której jeden na pięć kupionych samochodów może nie posiadać zaawansowanych elementów bezpieczeństwa, na które wskazywałaby ocena gwiazdkowa. Niemniej jednak istnieje wiele elementów promowanych przez programy klasyfikacji, które są powszechne, a w związku z korzyściami skali ich koszty powinny były ulec istotnemu obniżeniu w ostatnich latach. Nadanie tym elementom charakteru obowiązkowego mogłoby pomóc w wyrównaniu poziomu bezpieczeństwa.

4.3. OCENA OBECNEGO PODSTAWOWEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA I OBSZARY, NA KTÓRYCH NALEŻY SIĘ SKUPIĆ W PRZYSZŁOŚCI

Aby zwiększyć wymogi i stopień harmonizacji w zakresie bezpieczeństwa w całej UE, przegląd przepisów bezpieczeństwa pojazdów UE powinien obejmować ocenę elementów bezpieczeństwa, które bierze się pod uwagę jako ewentualne elementy obowiązkowe, aby

[20] Euro NCAP jest to dobrowolny europejski program oceny wyników samochodów w zakresie bezpieczeństwa, wspierany przez Komisję Europejską i niektóre rządy europejskie, a także przez organizacje motoryzacyjne i konsumenckie. Euro NCAP publikuje raporty o bezpieczeństwie nowych samochodów, przyznając ocenę w formie gwiazdek na podstawie wyników uzyskanych przez pojazdy w różnych testach zderzeniowych, w tym zderzeniach czołowych, bocznych i ze słupem oraz zderzeniach z pieszymi. Najwyższą oceną jest pięć gwiazdek.

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

poziom bezpieczeństwa pojazdów podnieść tak, by był zgodny z obecnym poziomem podstawowym oferowanym w popularnych, najlepiej sprzedających się w UE samochodach.

Sytuacja pojazdów użytkowych i autobusów również wymaga uwagi. Chociaż w przypadku samochodów osobowych ochronie pasażerów oraz ochronie pieszych i innych niechronionych użytkowników drogi poświęca się wiele uwagi, to w przypadku pojazdów pozostałych kategorii nie zawsze jest to widoczne. Obecnie wymagane są wprawdzie podstawowe elementy bezpieczeństwa, takie jak ogólna spójność konstrukcji i pasy bezpieczeństwa, a także system samoczynnego hamowania i system ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu, jednak dalszemu promowaniu i poprawianiu poziomów bezpieczeństwa oferowanych przez te pojazdy poświęca się stosunkowo niewiele uwagi. Stoi to w sprzeczności z koniecznością zapewnienia lepszej ochrony pasażerów takich pojazdów, ponieważ stanowią oni nadal duży odsetek ofiar wypadków, oraz koniecznością ochrony rowerzystów i pieszych, którzy coraz częściej uczestniczą w wypadkach prowadzących do poważnych urazów i śmierci, mających miejsce w miastach UE[22].

4.4. DALSZE BADANIA, KTÓRE NALEŻY PRZEPROWADZIĆ W DZIEDZINIE BEZPIECZEŃSTWA POJAZDÓW

W świetle działań regulacyjnych podejmowanych w innych regionach świata, w szczególności w Stanach Zjednoczonych i Japonii, Komisja uważa, iż należy rozpocząć badania, aby przeanalizować poszczególne rodzaje wypadków, w odniesieniu do których podejmuje się w tych regionach stosowne działania, w celu potwierdzenia, czy w UE mają miejsce podobne zdarzenia wymagające uwagi. Celem tych badań jest uzyskanie aktualnego przeglądu sytuacji w UE i zidentyfikowanie działań zaradczych, których podjęcie może być konieczne. Wypadki te mogą dotyczyć zderzeń czołowych, zderzeń bocznych, przewrócenia się pojazdu oraz zderzeń tylnych, z uwzględnieniem w szczególności skutków, które niesie za sobą coraz większa obecność samochodów typu SUV o ulokowanych wyżej środkach ciężkości, większej masie i agresywnym projekcie nadwozia, które to cechy mają związek z obrażeniami u różnych niechronionych pasażerów, a także z pożarami pojazdów na skutek zderzeń. W dołączonym dokumencie roboczym służb Komisji zawarto wykaz proponowanych badań.

4.5. KONIECZNOŚĆ POPRAWY DOSTĘPNOŚCI SZCZEGÓŁOWYCH DANYCH NA TEMAT WYPADKÓW W CAŁEJ UE

Na jedną osobę ginącą w wyniku zderzenia w ruchu drogowym przypada o wiele więcej osób, które ponoszą poważne obrażenia o skutkach zmieniających ich życie. Poważne obrażenia nie tylko stają się coraz powszechniejsze, ale stanowią również coraz większy koszt dla społeczeństwa ze względu na długą rehabilitację i potrzeby w zakresie opieki zdrowotnej.

Głównym elementem strategii ograniczania ofiar jest wymóg dotyczący dobrej jakości szczegółowych danych na temat wypadków. Dane te uważa się za podstawowy warunek wstępny opracowania i monitorowania polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE. Są one niezbędne do tego, aby ocenić wyniki bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pojazdów oraz aby wesprzeć opracowanie dalszych działań. Już przed wieloma laty stwierdzono, że żadna z dostępnych w UE baz danych na temat wypadków nie spełnia jak

[22] Podział ofiar śmiertelnych ze względu na rodzaj transportu w UE w 2013 r. w porównaniu z 2011 r. zgodnie z bazą danych Wspólnoty o wypadkach drogowych.

dotąd wszystkich potrzeb i że istnieją istotne luki, w tym dotyczące szczegółowych informacji na temat przyczynowości wypadków i obrażeń[23].

Począwszy od 2015 r., państwa członkowskie rozpoczęły składanie sprawozdań na temat danych dotyczących poważnych obrażeń w oparciu o międzynarodową skalę urazów MAIS3+ (ang. *Maximum Abbreviated Injury score* – maksymalna skrócona skala obrażeń) stosowaną w odniesieniu do poważnie rannych. Stanowi to ważny krok we właściwym kierunku. Konieczne jest jednak omówienie potrzeby uruchomienia inicjatywy gromadzenia szczegółowych danych na temat wypadków z całej UE, które mogłyby zostać wykorzystane w kształtowaniu polityki w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Szersza dostępność dokładnych i szczegółowych danych na temat wypadków z całej UE przyniosłaby korzyść dla późniejszych przeglądów zasad bezpieczeństwa pojazdów, a także wszelkich innych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

[23] ETSC (2001).

5. KLUCZOWE ZAGADNIENIA, DO KTÓRYCH NALEŻY SIĘ ODNIEŚĆ PODCZAS PRZEGLĄDU I MOŻLIWEJ AKTUALIZACJI PRZEPISÓW

Zidentyfikowano cztery główne obszary działania zawierające 19 szczegółowych środków ukierunkowanych na zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów. Na podstawie analizy wyszczególnionej w sekcji 4.1. powyżej wydaje się, że na obecnym etapie wybrane środki rzeczywiście są wykonalne i opłacalne, należy jednak poddać je dalszym badaniom. Aby ostrożnie ocenić, czy tak właśnie jest, środki te należy następnie omówić z zainteresowanymi stronami i poddać dalszej analizie Komisji, w celu uzyskania niepodważalnej oceny ich wpływu na rzeczywiste zwiększenie bezpieczeństwa pojazdów UE.

Poniżej przedstawiono zwięzły przegląd rozważanych środków w zakresie głównych obszarów bezpieczeństwa pojazdów.

5.1. CZYNNE ŚRODKI BEZPIECZEŃSTWA

Obszar ten obejmuje głównie środki, które mogą nie tyle złagodzić skutki wypadku, co całościowo zapobiegać wypadkom, i jest uważany zasadniczo za najważniejszy obszar przyszłych ulepszeń przepisów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów. Uwzględnione środki bezpieczeństwa obejmują: automatyczne hamowanie awaryjne, inteligentne dostosowanie prędkości, wspomaganie utrzymywania pasa ruchu oraz wykrywanie senności i rozproszenia uwagi kierowcy.

5.2. BIERNE ŚRODKI BEZPIECZEŃSTWA

Obszar ten obejmuje środki łagodzące wypadki, opierające się na wprowadzeniu nowych wymogów lub ulepszaniu istniejących środków z następującego zakresu: wizualizacja hamowania awaryjnego (pulsacyjne światła hamowania), urządzenie przypominające o zapięciu pasów, badania zderzenia czołowego, badania zderzenia bocznego, badania zderzenia tylnego, standaryzacja interfejsu alkomatów blokujących zapłon, rejestrator danych na temat zderzeń i monitorowanie ciśnienia w oponach.

5.3. SAMOCHODY CIĘŻAROWE I AUTOBUSY

Rozważane środki mające poprawić bezpieczeństwo samochodów ciężarowych i autobusów obejmują wprowadzenie lub ulepszenie: projektu nadwozia i pola bezpośredniej widoczności, zabezpieczeń pojazdu i naczepy przed wjechaniem pod tył pojazdu (tylny zderzak), zabezpieczeń bocznych (osłon bocznych) i bezpieczeństwa przeciwpożarowego autobusów.

5.4. BEZPIECZEŃSTWO PIESZYCH I ROWERZYSTÓW

W tym obszarze przewiduje się wprowadzenie systemu wykrywania pieszych i rowerzystów (związanego z systemami automatycznego hamowania awaryjnego), zabezpieczenie przed uderzeniem głową w słupki A i szybę przednią, a także wykrywanie osób z tyłu pojazdu przy cofaniu.

6. WNIOSKI

Przepisy w zakresie bezpieczeństwa pojazdów obowiązujące obecnie w Unii Europejskiej obejmują wyczerpujący pakiet o udowodnionej skuteczności i udokumentowanych sukcesach, co podkreślono powyżej w sekcji 3. Plan działania przedstawiony w komunikacie Komisji „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa

ruchu drogowego na lata 2011–2020”[24] obejmuje szeroko zakrojone problemy, które wpływają na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności na same pojazdy, ale także na zachowanie kierowców i infrastrukturę drogową. Śródokresowy przegląd tej polityki[25] potwierdził ważny i znaczący postęp w zmniejszaniu liczby ofiar śmiertelnych na drogach. W badaniu stwierdzono również, że przepisy dotyczące pojazdów silnikowych są rzeczywiście obszarem krytycznym w odniesieniu do wpływu na zmniejszenie liczby ofiar.

Niniejsze sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady zawiera kompleksowy przegląd i propozycję działań na przyszłość w zakresie poprawy bezpieczeństwa pojazdów z korzyścią dla wszystkich użytkowników drogi, tj. dla wszystkich obywateli Unii Europejskiej. Komisja przeprowadziła przegląd środków, które mogą zapewnić stopniową, ale istotną poprawę w celu rozwiązania wielu kwestii związanych z bezpieczeństwem pojazdów. Komisja rozważy, które z nich można włączyć do przepisów po przeprowadzeniu właściwych ocen skutków kosztów i korzyści, uwzględniając skumulowany wpływ na konkurencyjność przemysłu UE i rozsądny harmonogram działań pozwalający na dostosowanie się przemysłu.

Wszelkie nowe wymogi w zakresie bezpieczeństwa pojazdów na europejskich drogach powinny pobudzać dalsze innowacje i inwestycje, aby stworzyć dobre miejsca pracy w UE i wesprzeć konkurencyjność przemysłu UE. Powinny one również wzmocnić zobowiązanie Unii do znacznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w ramach strategii walki ze zmianą klimatu.

[24] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf
[25] COM(2015) 116 final.