



Bruselj, 12.12.2016
COM(2016) 787 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Reševanje življenj: spodbujanje varnosti vozil v EU

Poročilo o spremljanju in ocenjevanju naprednih varnostnih elementov v vozilih, njihove stroškovne učinkovitosti in izvedljivosti za pregled uredb o splošni varnosti vozil ter o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu
{SWD(2016) 431 final}

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Reševanje življenj: spodbujanje varnosti vozil v EU

Poročilo o spremljanju in ocenjevanju naprednih varnostnih elementov v vozilih, njihove stroškovne učinkovitosti in izvedljivosti za pregled uredb o splošni varnosti vozil ter o zaščiti pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu

1. UVOD

Varnost v cestnem prometu se je v EU v zadnjih desetletjih bistveno izboljšala zaradi odločnih in učinkovitih ukrepov na ravni EU ter na nacionalni in lokalni ravni, ki so se nanašali na obnašanje udeležencev v cestnem prometu, vozila in infrastrukturo. Ceste v EU so zato najvarnejše na svetu. To večjo varnost je v veliki meri mogoče pripisati zakonodajnim zahtevam EU glede varnosti vozil, ki so bile v zadnjih letih uvedene v okviru politike EU za varnost v cestnem prometu¹.

Te zahteve glede varnosti vozil so obenem spodbudile evropske raziskave, razvoj in inovacije: ko se je industrija znašla pred ambicioznejšimi zahtevami, se je nanje odzvala z inovativnimi tehničnimi rešitvami. Ker je bila EU vodilna na tem področju, je bila večina rešitev razvitih v Evropi, kjer so bila kot odziv na te izzive ustvarjena kakovostna delovna mesta. Industrija motornih vozil je dejansko glavni vir zasebnih raziskav in razvoja v EU ter določa tudi standarde na svetovni ravni.

Avtomobilska industrija še naprej ustvarja inovacije, zato je treba regulativne zahteve znova preučiti in zagotoviti, da bo EU še naprej vodilna v mednarodnem razvoju, hkrati pa nadaljevala delo, ki rešuje življenja. Impresiven napredek pri zmanjšanju avtomobilskih nesreč se je v zadnjem času upočasnil, medtem ko stroški smrtnih žrtev in poškodb v cestnem prometu po ocenah znašajo vsaj 100 milijard EUR letno², na stotine družin pa je vsako leto še vedno prizadetih zaradi nesreč v cestnem prometu.

Aktivni varnostni elementi in njihov tehnološki razvoj vodijo k postopni avtomatizaciji vozil. Ti elementi veljajo za ključne omogočevalne tehnologije, ki spodbujajo in podpirajo širšo avtomatizacijo vozil ter prispevajo k digitalizaciji notranjega trga. EU je v preteklosti uvedla obvezno nameščanje sistemov elektronskega nadzora stabilnosti v vsa vozila ter naprednih sistemov za zaviranje v sili in sistemov opozarjanja pred zapustitvijo voznega pasu v

¹ Naknadno ocenjevanje evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu (2001–2010) – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, vmesna ocena usmeritev politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 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_sl.htm.

tovornjake in avtobuse, zaradi česar je bilo po ocenah na leto v prometu 5 000 smrtnih žrtev manj. Vse možnosti teh in nadaljnjih aktivnih varnostnih tehnologij bo mogoče uresničiti šele z obsežnim uvajanjem v vozila na cestah v EU.

Številne od teh zahtev so prispevale tudi k zmanjšanju emisij CO₂ ter posledično k izpolnjevanju ciljev EU o podnebni ukrepih in k ciljem energetske unije. Tak primer so sistemi za nadzor tlaka v pnevmatikah v osebnih avtomobilih, ki so zagotovili uporabo z optimalnim tlakom v pnevmatikah, s čimer se zmanjša upor pri kotaljenju, posledično pa tudi poraba goriva. Cilji podnebni ukrepov za zmanjšanje CO₂ v prometnem sektorju zahtevajo tudi razvoj nadaljnjih tehnologij za vozila, ki spodbujajo vožnjo v optimalnih razmerah za zmanjšanje porabe goriva, npr. s prilagodljivim in pametnim prilagajanjem hitrosti ter razširitvijo nadzora tlaka v pnevmatikah na gospodarska vozila.

Ker je vse večja avtonomnost vozil prednostna naloga proizvajalcev avtomobilov, se povečuje tudi razpoložljivost točnih, robustnih, trajnih in cenovno dostopnih senzorskih tehnologij. Potrebne so za celovito zaznavanje okolice vozila, kar prispeva k varnosti, zlasti glede izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, ter k zmanjšanju zastojev in posledičnega onesnaževanja, saj 15 % vseh zastojev v Evropi nastane zaradi nesreč³.

Evropska komisija v tem poročilu predstavlja ugotovitve iz svoje analize o številnih novih varnostnih ukrepih. Predlaga nadaljnjo pot ob ustreznem upoštevanju izvedljivosti in stroškovne učinkovitosti predlaganih ukrepov. Podrobna razlaga ukrepov je vključena v delovni dokument služb Komisije, ki je priložen temu poročilu. Vse to je podlaga za široko javno razpravo, h kateri Komisija vabi vse zainteresirane strani.

Končno namerava Evropska komisija kot splošni okvir s to dejavnostjo prispevati k prednostnim nalogam, povezanim z rastjo, delovnimi mesti in naložbami v EU, spodbujati najučinkovitejše inovacije in v Evropi ohranjati kakovostna delovna mesta ter spodbujati digitalizacijo notranjega trga s pospeševanjem varnostnih elementov, ki veljajo za ključne omogočitvene tehnologije, ki spodbujajo in podpirajo široko avtomatizacijo vozil ter cilje energetske unije glede zmanjšanja CO₂ v prometu.

2. MEDSEBOJNI VPLIVI VARNOSTI V CESTNEM PROMETU IN TEHNOLOGIJE V VOZILIH

Od leta 2009 prometne nesreče niso več glavni vzrok smrti v Evropski uniji⁴. Število smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU se je v zadnjih 13 letih bistveno znižalo, in sicer za približno 53 % oziroma s 54 300 v letu 2001 na 25 900 v letu 2014⁵. Vendar prometne nesreče vsako leto še vedno prizadenejo več sto tisoč družin in povzročijo velikanske ekonomske stroške. Problem varnosti v cestnem prometu zato ostaja resen. Čeprav se je namreč iz leta v leto število smrtnih žrtev močno zmanjševalo, pa od leta 2013 očitno stagnira. Več držav članic dejansko poroča, da število smrtnih žrtev ponovno narašča⁶.

Za dosego strateškega cilja EU, da bi prepolovili število smrtnih žrtev v cestnem prometu s približno 31 000 v letu 2010 na 15 000 v letu 2020⁶, kot je navedeno v usmeritvah politike na

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

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

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

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

področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020⁷, so potrebna dodatna prizadevanja, saj je povsem verjetno, da cilj ne bo dosežen.

V povprečju se večina (55 %) prometnih nesreč s smrtnim izidom zgodi na cestah zunaj naselij, 38 % v mestnih območjih, le približno 7 % pa na avtocestah. Pešci in kolesarji predstavljajo 30 % vseh smrtnih žrtev v prometu, vendar skoraj 43 % žrtev v mestnih območjih⁸. Ti podatki ponujajo splošen pregled področij za izboljšavo, na katera bi se bilo mogoče usmeriti pri reviziji uredb o splošni varnosti in varnosti pešcev.

Po navedbah strokovnjakov je pri približno 95 % nesreč v cestnem prometu prisotna določena stopnja človeške napake, za kar 75 % nesreč pa je po ocenah vzrok zgolj človeška napaka⁹. Med glavnimi vzroki nesreč, povezanimi s človeškim dejavnikom, so po ugotovitvah raziskav kot najpomembnejši vidiki opredeljeni prevelika hitrost, nepozornost in vožnja pod vplivom alkohola. Skladno s sporočilom Komisije CARS 2020: za močno, konkurenčno in trajnostno avtomobilsko industrijo v Evropi¹⁰ in akcijskim načrtom, opredeljenim v sporočilu Komisije z naslovom „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020“¹¹, je za varnost v cestnem prometu potreben celosten pristop, varnost vozil pa je le eden od številnih dejavnikov, ki vplivajo na rezultat. Da bi bila politika varnosti v cestnem prometu učinkovita, je treba pri njej upoštevati vse različne dejavnike, kot sta obnašanje voznikov in cestna infrastruktura, ter skrbno spremljati njihove medsebojne vplive.

Glede na pomen zahtev za varnost vozil med temi dejavniki in na podlagi obveznosti poročanja iz uredb o splošni varnosti in varnosti pešcev je Evropska komisija začela razpravo o prednostnih nalogah za posredovanje na tem področju in o ukrepih na podlagi dokazov, ki ustvarjajo največji splošni pozitivni učinek.

Posebno pozornost bi bilo treba nameniti izpostavljenim udeležencem v cestnem prometu in potnikom, ki so zaradi svoje starosti že sami po sebi ogroženi, tj. starejšim ljudem¹² in majhnim otrokom¹³. Pozornost bi bilo treba posvetiti tudi ocenjevanju tehnologij, ki izkoriščajo vzajemno delovanje med voznikom, vozilom in voznim okoljem, kot so inteligentni prometni sistemi (ITS), ki tako prispevajo k trendom digitalizacije v EU skladno s strategijo enotnega digitalnega trga.

3. VARNOST ZARADI REGULATIVNEGA UKREPANJA

Obstajajo jasni primeri učinkovitih varnostnih zahtev, ki so v EU že obvezne, kot so določbe o varnosti pri čelnem in bočnem trku v osebnih avtomobilih ter o zaščiti pešcev, ki so bile postopno uvedene v zadnjih 15 letih¹⁴. Ta razvoj na področju varnosti vozil je veljal za ključnega pri ukrepanju EU, ki je prispevalo k zmanjšanju nesreč v cestnem prometu ter

⁷ COM(2010) 389 final.

⁸ Porazdelitev smrtnih žrtev glede na način prevoza v EU v letu 2013 (podatkovna zbirka CARE).

⁹ Vir: Poročilo delovne skupine za e-varnost iz leta 2002.

¹⁰ COM(2012) 636 final.

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_sl.pdf.

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

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

¹⁴ Svetovno poročilo Svetovne zdravstvene organizacije o varnosti v cestnem prometu, 2015, razdelek 3.

smrtnih žrtev/poškodb v zadnjih 15 letih, zaradi česar je EU po varnosti vozil postala najvarnejše območje na svetu¹⁵.

Posebej za zaščito pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu, kot so kolesarji, je bil predstavljen sklop celovitih zahtev, ki so se za lahka osebna vozila postopno uvajale med letoma 2005 in 2013 ter ki se za težka osebna in dostavna vozila postopno uvajajo v obdobju 2011–2019. Primerjava stanja v EU v letu 2013 s tistim iz leta 2004 glede števila smrtnih žrtev med pešci in kolesarji kaže, da se je število smrtnih žrtev zmanjšalo za 37 % oziroma 32 %¹⁶.

Z uredbo o splošni varnosti so bili uvedeni obvezen opozorilni signal vozniku za pripenjanje varnostnega pasu, obvezne vponke ISOFIX za varno namestitve otroških sedežev v avtomobilih ter obvezen nadzor tlaka v pnevmatikah za preprečitev pokov pnevmatik, ki lahko povzročijo izgubo nadzora nad vozilom. Za nove tovornjake in avtobuse sta postala obvezna opozarjanje pred zapustitvijo voznega pasu in avtonomno zaviranje v sili, za vsa motorna vozila pa so bili uvedeni sistemi elektronskega nadzora stabilnosti in svetilke za dnevno vožnjo. Ti zadnji ukrepi so bili postopno uvedeni prav med letoma 2011 in 2015. Zato je treba poudariti, da glede na relativno majhno uveljavljenost uporabljenih tehnologij na trgu podrobna ocena njihove učinkovitosti še ni bila mogoča.

4. SPREMLJANJE NAPREDNIH UKREPOV ZA VARNOST VOZIL

Skladno z uredbo o splošni varnosti¹⁷ in uredbo o varnosti pešcev¹⁸ mora Komisija spremljati tehnični napredek na področju strožjih zahtev glede pasivne varnosti, obravnave in morebitne vključitve novih in strožjih varnostnih elementov ter boljših aktivnih varnostnih tehnologij ter o tem poročati Evropskemu parlamentu in Svetu. Zaveze so določene v členu 17 uredbe o splošni varnosti in členu 12 uredbe o zaščiti pešcev.

4.1. NOVE TEHNOLOGIJE IN NEREGULIRANI UKREPI

Za izpolnitev cilja spremljanja in poročanja je Komisija leta 2014 začela študijo z oceno *koristi in izvedljivosti številnih novih tehnologij in nereguliranih ukrepov na področju varnosti potnikov v vozilih ter zaščite izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu v okviru uredb o splošni varnosti in varnosti pešcev (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)*, ki je bila marca 2015 objavljena v spletni knjigarni EU Bookshop¹⁹.

Intenzivno medsebojno sodelovanje zainteresiranih strani in posvetovanje z njimi je bilo zelo koristno tako za pripravo mandata študije s strani Komisije kot za podrobne informacije in

¹⁵ V oceni usmeritev politike EU na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020¹⁵ je bilo ugotovljeno, da „zlasti zakonodaja o varnosti motornih vozil, uvedena pred letom 2011, verjetno pomembno prispeva k zmanjševanju števila smrti in hudih poškodb v vseh 28 državah članicah EU v trenutnem ciljnim obdobju. To področje dejavnosti je daleč najučinkovitejše in najuspešnejše med vsemi dejavnostmi Komisije za varnost v cestnem prometu in ustvarja največjo dodano vrednost na dosežke držav članic“ – http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/%20study_final_report_february_2015_final.pdf_sl.

¹⁶ V odstotkih navedena sprememba števila smrtnih žrtev glede na način prevoza v letu 2013 (podatkovna zbirka CARE).

¹⁷ UL L 200, 31.7.2009, str. 1.

¹⁸ UL L 35, 4.2.2009, str. 1.

¹⁹ <http://bookshop.europa.eu/sl/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/>

prispevek med analizo, ki je bila nato izvedena v imenu Komisije. Pred zaključkom so potekali tudi intenzivni pogovori z organi držav članic in mednarodnimi partnerji.

Komisija je poskušala zagotoviti, da je namen zbiranja in zagotavljanja informacij omogočiti prednostno razvrstitev morebitnih prihodnjih varnostnih ukrepov. V ta namen študija ponuja pregled izvedljivosti ter oceno stroškov in koristi širokega nabora 55 možnih ukrepov, ki bi bili lahko vključeni v revidirani uredbi o splošni varnosti in varnosti pešcev. Rezultati študije so okvirni stroški in koristi, njihov namen pa je razlikovati med ukrepi, ki bi zelo verjetno prinesli koristi, skladne s stroški uvajanja, ukrepi, pri katerih je to zmerno verjetno, in ukrepi, pri katerih je to zelo malo verjetno.

Za to poročilo Komisije je bila predhodna ocena strožjih varnostnih elementov dodatno razdelana in preoblikovana v seznam s posebnim izborom ukrepov, ki bi lahko bili stroškovno učinkoviti in izvedljivi. Med temi ukrepi so uvedba aktivnih sistemov, kot so sistemi samodejnega zaviranja v sili in aktivna tehnologija za ohranjanje voznega pasu, izboljšanje pasivnih varnostnih elementov, kot so opozorilni signali za pripenjanje varnostnih pasov na vseh sedežih ter izboljšani sistemi za ublažitev udarcev pešcev z glavo na prednje dele avtomobilov in odkrivanje kolesarjev v primeru bližnjega trčenja. Med ostalimi pomembnimi področji so izboljšanje neposrednega pogleda in odprava slepih kotov na tovornjakih za zaščito izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu. Celovit pregled je na voljo v razdelku 5, vse podrobnosti pa so navedene v delovnem dokumentu služb Komisije, ki je priložen temu poročilu.

4.2. NEOBVEZNA OPREMA

Programi ocenjevanja avtomobilov s strani potrošnikov, kot je Evropski program za ocenjevanje novih avtomobilov (Euro NCAP)²⁰, so proizvajalce vozil spodbudili k razvoju vozil, ki so varnejša, kot bi morala biti glede na zahteve iz zakonodaje EU o varnosti vozil, in k vgradnji vrhunskih naprednih varnostnih tehnologij v vse večji delež njihovih modelov na trgu. Tudi ta prizadevanja nedvomno prispevajo k visoki stopnji varnosti na cestah EU.

Čeprav naj bi si proizvajalci v splošnem prizadevali, da bi njihovi najbolje prodajani modeli na trgih v ključnih državah članicah dobili najvišjo možno oceno, pa nekateri znaki kažejo, da najboljše ocenjeni avtomobili niso enakomerno porazdeljeni po trgih vseh držav članic. V nekaterih primerih so določeni slabše ocenjeni modeli posebej namenjeni za določene (manj premožne) trge in na drugih trgih niso na voljo. V drugih primerih se modeli, ki so navadno dobro ocenjeni, v resničnem življenju dejansko slabše obnesejo, ker v določenih državah iz njih odstranijo neobvezne napredne varnostne elemente, npr. zaradi zniževanja stroškov, povezanega z lokalnimi davčnimi politikami. To splošno prakso je mogoče razložiti s pravilom pri ocenjevalni shemi, ki se je uporabljalo do nedavnega in ki določa, da mora biti z določenim varnostnim elementom opremljena večina ocenjenih avtomobilov v prodaji, vendar ne vsi²¹.

Zaradi navedenega obstajajo jasni znaki, da nimajo vsi državljani EU dostopa do avtomobilov z enako visoko stopnjo varnosti glede na notranje politike in strategije proizvajalcev vozil in

²⁰ Euro NCAP je prostovoljen evropski program za ocenjevanje varnostnih lastnosti avtomobilov, ki ga podpirajo Evropska komisija in več evropskih vlad ter združenja voznikov in potrošniške organizacije. Objavlja varnostna poročila o novih avtomobilih ter vozila ocenjuje z zvezdicami na podlagi njihove uspešnosti v različnih preskusih trkov, kot so čelni in bočni trki, trki v drogove ter trki s pešci. Najvišja ocena je pet zvezdic.

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

njihovih uvoznikov pri porazdelitvi, zlasti kar zadeva kupno moč potrošnikov na določenem trgu, kar vodi do položaja, ko vsak peti kupljeni avtomobil nima nujno vgrajenih naprednih varnostnih elementov, ki naj bi jih glede na oceno z zvezdicami imel. Kljub temu so številni elementi, ki jih spodbujajo programi ocenjevanja, običajni, njihovi stroški pa bi se morali v zadnjih letih zaradi ekonomije obsega bistveno znižati. Če bi postali obvezni, bi pomagali pri izenačevanju stopenj zaščite.

4.3. OCENA TRENUTNIH VARNOSTNIH IZHODIŠČ IN PRIHODNJI POUČENI

Da bi omogočili ambicioznejše in bolj usklajeno stanje glede varnosti v celotni EU, bi bilo treba pri pregledu uredb EU o varnosti vozil oceniti varnostne elemente, ki so predvideni za morebitno obvezno vključitev, da bi se varnost vozil izboljšala do stopnje, skladne s trenutnimi izhodišči, ki jih ponujajo glavni najbolj prodajani avtomobili v EU.

Pozornost je treba nameniti tudi položaju gospodarskih vozil in avtobusov. Medtem ko je pri osebnih avtomobilih poudarek na zaščiti potnikov ter pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v prometu, pa to ni vedno očitno pri drugih kategorijah vozil. Čeprav so osnovni varnostni elementi, kot so trdnost splošne izdelave in varnostni pasovi ter sistemi za avtonomno zaviranje in opozarjanje pred zapustitvijo voznega pasu, zdaj obvezni, je bilo razmeroma malo pozornosti posvečene nadaljnjemu spodbujanju in izboljšanju stopenj varnosti, ki jih ponujajo ta vozila. To je v nasprotju s potrebo po boljši zaščiti potnikov v takih vozilih, saj ti še vedno predstavljajo pomemben delež smrtnih žrtev, ter po zaščiti kolesarjev in pešcev, ki so v mestih EU vse pogosteje udeleženi v nesreče s hudimi poškodbami in smrtnim izidom²².

4.4. NADALJNJE ŠTUDIJE, KI BODO POTREBNE NA PODROČJU VARNOSTI VOZIL

Glede na regulativne ukrepe v drugih delih sveta, predvsem v ZDA in na Japonskem, je po mnenju Komisije primerno začeti študije za preiskavo določenih vrst nesreč, obravnavanih na navedenih območjih, da bi potrdili, ali bi bilo treba podobne primere obravnavati tudi v EU. S takimi študijami bi pridobili posodobljen pregled stanja v EU in opredelili protiukrepe, ki bi bili morda potrebni. Med temi nesrečami bi lahko bili čelni trki, bočni trki, nesreče s prevrnitvijo in trki v zadnji del, s posebnim poudarkom na posledicah zaradi vse večjega števila športnih terenskih vozil z višjimi težišči, večjimi masami in agresivno oblikovanim prednjim delom, kar je povezano s poškodbami različnih in izpostavljenih potnikov ter s požari v vozilih zaradi trkov. Seznam predlaganih študij je vključen v priloženi delovni dokument služb Komisije.

4.5. POTREBA PO BOLJŠI RAZPOLOŽLJIVOSTI POGLOBLJENIH PODATKOV O NESREČAH ZA VSO EU

Vsaki osebi, ki umre v prometni nesreči, je treba prišteti še številne druge, ki utrpijo hude poškodbe, zaradi katerih se jim življenje popolnoma spremeni. Hude poškodbe niso le pogostejše, temveč pogosto pomenijo tudi večje stroške za družbo, saj poškodovanci potrebujejo dolgotrajno rehabilitacijo in zdravstveno oskrbo.

Osrednjega pomena za strategijo zmanjšanja števila žrtev je zahteva po kakovostnih in poglobljenih podatkih o nesrečah. Takšni podatki so osnoven pogoj za oblikovanje in

²² Porazdelitev smrtnih žrtev glede na način prevoza v EU: primerjava let 2013 in 2011 (podatkovna zbirka CARE).

spremljanje politike za varnost v cestnem prometu v EU. Podatki so potrebni za ocenjevanje stanja na področju varnosti v cestnem prometu in varnosti vozil ter za razvoj nadaljnjih ukrepov. Že pred mnogo leti je bilo ugotovljeno, da ni doslej še nobena dostopna podatkovna zbirka o nesrečah v EU ustrezala vsem potrebam in da obstajajo številne vrzeli, tudi kar zadeva poglobljene analize vzročnih povezav med nesrečami in poškodbami²³.

Z letom 2015 so države članice prvič začele sporočati podatke o hudih poškodbah na podlagi mednarodne lestvice poškodb MAIS3+ (Maximum Abbreviated Injury Score), ki se uporablja za hude poškodbe. To je pomemben korak v pravo smer. Potrebna pa je tudi razprava o potrebi po uvedbi pobude za začetek zbiranja poglobljenih podatkov o nesrečah za vso EU, ki bi se lahko uporabljali za oblikovanje politik na področju varnosti v cestnem prometu.

Večja razpoložljivost točnih in poglobljenih podatkov o nesrečah za vso EU bi bila koristna tudi za nadaljnje revizije predpisov o varnosti vozil ter morebitne druge ukrepe za varnost v cestnem prometu.

²³ ETSC (2001).

5. KLJUČNA VPRAŠANJA, KI JIH JE TREBA OBRAVNAVATI PRI PREGLEDU IN MOREBITNI POSODOBITVI UREDB

Za večjo varnost vozil so bila opredeljena štiri glavna področja ukrepanja s skupno 19 posebnimi ukrepi. Na tej stopnji se na podlagi naše analize, kot je poudarjeno zgoraj v razdelku 4.1., izbrani ukrepi dejansko zdijo izvedljivi in stroškovno učinkoviti, vendar bi bilo treba v zvezi z njimi izvesti nadaljnje študije. Za skrbno oceno njihove izvedljivosti in stroškovne učinkovitosti bi jih bilo treba v naslednji fazi obravnavati v nadaljnji razpravi z zainteresiranimi stranmi in nadaljnji analizi s strani Komisije, da bi naposled pridobili zanesljivo oceno njihovega učinka za dejansko izboljšanje varnosti vozil v EU.

Natančen pregled usmerjenih ukrepov je podan v glavnih področjih varnosti vozil, navedenih v nadaljevanju.

5.1. AKTIVNI VARNOSTNI UKREPI

To glavno področje obsega ukrepe, ki omogočajo, da se je mogoče nesrečam v celoti izogniti, namesto da bi blažili njihove posledice, zato v splošnem velja za najpomembnejše področje prihodnjega razvoja zakonodaje o varnosti vozil. Vključeni varnostni elementi so: samodejno zaviranje v sili, pametno prilagajanje hitrosti, pomoč pri ohranjanju voznega pasu ter spremljanje zaspanosti in nepozornosti voznika.

5.2. PASIVNI VARNOSTNI UKREPI

To področje obsega ukrepe za blažitev nesreč, ki vključujejo uvedbo novih zahtev ali poostretev obstoječih ukrepov na naslednjih področjih: prikaz zaviranja v sili (utripajoče zavorne luči), opozorilni signal za pripenjanje varnostnega pasu, preskus čelnega trka, preskus bočnega trka, preskus trka v zadnji del, standardizacija vmesnika alkoholne zapore, snemalnik podatkov o trku in nadzor tlaka v pnevmatikah.

5.3. TOVORNJAKI IN AVTOBUSI

Ukrepi, ki se obravnavajo za izboljšanje varnosti tovornjakov in avtobusov, so uvedba ali izboljšanje: oblike prednjega dela in neposrednega pogleda, zaščite tovornjakov in prikolic pred podletom od zadaj (zadnji odbijači), stranske zaščite (bočne zaščitne naprave) ter protipožarne varnosti v avtobusih.

5.4. VARNOST PEŠCEV IN KOLESARJEV

Na tem področju je predvidena uvedba zaznavanja pešcev in kolesarjev (v povezavi s sistemi za samodejno zaviranje v sili), zaščite pred udarci z glavo na A-stebričkih in prednjih vetrobranskih steklih ter zaznavanje oseb za vozili pri vzratni vožnji.

6. SKLEPNE UGOTOVITVE

Kot je poudarjeno zgoraj v razdelku 3, zdaj veljavni predpisi na področju varnosti vozil v Evropski uniji tvorijo celovit sveženj z dokazano učinkovitostjo in dosežki. Akcijski načrt, opredeljen v sporočilu Komisije z naslovom „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020“²⁴, obsega

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

obširne vidike, ki vplivajo na varnost v cestnem prometu, zlasti sama vozila, pa tudi vedenje voznikov in cestno infrastrukturo. Vmesna ocena te politike²⁵ je potrdila pomemben in znaten napredek pri zmanjševanju smrtnih žrtev v cestnem prometu. V študiji je bilo obenem ugotovljeno, da je zakonodaja na področju motornih vozil dejansko kritično področje, kar zadeva vpliv na zmanjšanje števila žrtev.

V tem poročilu Evropskemu parlamentu in Svetu je zagotovljen celovit pregled in predlagana nadaljnja pot glede večje varnosti vozil v korist vseh udeležencev v prometu, torej vseh državljanov Evropske unije. Komisija je pregledala ukrepe, ki bi lahko zagotovili postopne, vendar pomembne izboljšave pri številnih vprašanjih v zvezi z varnostjo vozil. Preučila bo, katere od njih bi bilo mogoče vključiti v zakonodajo po ustreznih ocenah učinka stroškov in koristi, vključno z upoštevanjem kumulativnega učinka na konkurenčnost industrije EU in razumnim časovnim okvirom za prilagoditev industrije.

Kakršne koli nove zahteve glede varnosti vozil na evropskih cestah bi morale spodbuditi nadaljnje inovacije in naložbe v ustvarjanje kakovostnih delovnih mest v EU ter okrepiti konkurenčnost industrijskih panog EU. Hkrati pa bi morale okrepiti zavezanost Unije k občutnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov v okviru strategije za boj proti podnebnim spremembam.

²⁵ COM(2015) 116 final.