

Брюксел, 12.12.2016 г.
COM(2016) 787 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС

Докладване относно мониторинга и оценката на усъвършенстваните елементи за безопасност на превозните средства, тяхната икономическа ефективност и осъществимост с оглед на преразглеждането на регламентите относно общата безопасност на превозните средства и относно защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата
{ SWD(2016) 431 final }

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

В името на човешкия живот: повишаване на безопасността на автомобилите в ЕС

Докладване относно мониторинга и оценката на усъвършенстваните елементи за безопасност на превозните средства, тяхната икономическа ефективност и осъществимост с оглед на преразглеждането на регламентите относно общата безопасност на превозните средства и относно защитата на пешеходците и на останалите уязвими участници в движението по пътищата

1. ВЪВЕДЕНИЕ

През последните десетилетия пътната безопасност в ЕС се подобри значително благодарение на предприетите решителни и ефективни действия на европейско, национално и местно равнище с цел справяне с проблемите, свързани с поведението на участниците в движението по пътищата и с превозните средства и пътната инфраструктура. В резултат на това пътищата в ЕС са най-сигурните в света. Повишената безопасност се дължи до голяма степен на законодателните изисквания на ЕС относно безопасността на превозните средства, въведени през годините като част от политиката на ЕС в областта на пътната безопасност¹.

Изискванията за безопасност на превозните средства са и тласък за научните изследвания, развойната дейност и иновациите на европейско равнище: когато промишлеността е изправена пред по-амбициозни изисквания, тя намира начин да се справи с помощта на иновативни технически решения. Предвид факта, че ЕС е основната движеща сила за повечето от тези изисквания, по-голямата част от решенията са разработени в Европа и в отговор на предизвикателствата тук са били създадени качествени работни места. На практика автомобилната промишленост е основният инициатор на частна НИРД в ЕС и определя стандартите в световен мащаб.

Автомобилната промишленост продължава да създава иновации, затова е необходимо регулаторните изисквания да бъдат преразгледани с цел да се гарантира, че ЕС продължава да заема водещо място в международно отношение и същевременно продължава да работи в името на човешкия живот. В последно време се наблюдава забавяне на впечатляващия напредък в намаляването на пътнотранспортните

¹ Последваща оценка на Европейската програма за действие за безопасност по пътищата (2001—2010 г.) — http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, Междинна оценка на насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г. — <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>

произшествия. Същевременно цената на смъртните случаи и нараняванията при пътнотранспортни произшествия се изчислява на поне 100 милиарда евро годишно², като всяка година стотици семейства преминават през изпитанието на пътнотранспортните произшествия.

Елементите за активна безопасност и тяхното технологично развитие водят до постепенната автоматизация на превозните средства. Тези елементи се считат за ключови базови технологии за стимулиране и подпомагане на по-широката автоматизация на превозните средства и допринасят за цифровизацията на вътрешния пазар. ЕС въведе задължителното монтиране на електронни системи за управление на стабилността във всички превозни средства, на усъвършенствани системи за аварийно спиране и на системи за предупреждение при напускане на лентата за движение при камионите и автобуси, което допринася за намаляването на смъртните случаи в транспорта с приблизително 5000 годишно. Пълният потенциал на тези и други технологии за активна безопасност може да бъде реализиран единствено чрез широкомащабното им внедряване в превозните средства по пътищата на ЕС.

Някои от тези изисквания допринасят също така за намаляването на емисиите на CO₂ и следователно за постигането на съответствие с целите на ЕС относно действията в областта на климата и целите на енергийния съюз. Такъв бе случаят със системите за следене на налягането в гумите за пътническите автомобили, които гарантират експлоатация при оптимално налягане в гумите с цел намаляване на съпротивлението при търкаляне, а оттам и на разхода на гориво. Целите на действията в областта на климата за намаляване на CO₂ в сектора на транспорта изискват разработването на усъвършенствани автомобилни технологии, които стимулират кормуването при оптимални условия на икономия на гориво, например чрез автоматична и интелигентна адаптация на скоростта и внедряване на следенето на налягането на гумите и при товарните превозни средства.

Поради все по-големия приоритет, който производителите на автомобили отдават на автономността на превозните средства, точните, надеждни, трайни и финансово изгодните сензорни технологии стават все по-широкодостъпни. Те са необходими, за да се идентифицира изцяло средата, заобикаляща превозното средство, което допринася за безопасността, особено по отношение на уязвимите участници в движението по пътищата, и за намаляването на задръстванията и произтичащото от тях замърсяване с оглед на факта, че 15 % от всички задръствания в Европа се дължат на пътнотранспортни произшествия³.

В настоящия доклад Европейската комисия представя констатациите от своя анализ относно редица нови мерки за безопасност. В него се предлагат конкретни бъдещи действия, като се обръща надлежно внимание на осъществимостта и икономическата ефективност на предложените мерки. Подробно обяснение на мерките е включено в работния документ на службите на Комисията, който е приложен към настоящия доклад. Тези мерки са основа за широк обществен дебат и Европейската комисия призовава всички заинтересовани страни да вземат участие в него.

Европейската комисията възнамерява чрез тези действия да допринесе за постигането на приоритетите, свързани с растежа, работните места и инвестициите в ЕС, като

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_bg.htm

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

насърчава най-ефективните иновации и запазването на качествените работни места в Европа и цифровизацията на вътрешния пазар чрез популяризирането на елементите за безопасност, които се считат за ключови базови технологии за стимулиране и подпомагане на широкомащабната автоматизация на превозните средства, както и за изпълнението на целите на енергийния съюз за намаляване на емисиите на CO₂ в транспорта.

2. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ И АВТОМОБИЛНИТЕ ТЕХНОЛОГИИ

След 2009 г. пътнотранспортните произшествия вече не са водеща причина за смъртността в Европейския съюз⁴. Броят на жертвите от пътнотранспортни произшествия в ЕС е намалял значително през последните 13 години, а именно с приблизително 53 %, или от 54 300 през 2001 г. на 25 900 през 2014 г.⁵. Въпреки това пътнотранспортните произшествия все още засягат стотици хиляди семейства и водят до големи икономически разходи всяка година. Поради това проблемът с пътната безопасност продължава да е от изключително значение. Освен това, независимо от наблюдаваното значително намаление на годишна база, от 2013 г. насам броят на смъртните случаи остава постоянен. Няколко държави членки дори докладват, че броят на жертвите отново е започнал да се увеличава⁶.

За да бъде постигната стратегическата цел на ЕС за намаляване наполовина на броя на загиналите при пътнотранспортни произшествия — от приблизително 31 000 през 2010 г. на 15 000 през 2020 г.⁶, както е посочено в насоките за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.⁷, са необходими допълнителни усилия, тъй като е напълно възможно тази цел да не бъде постигната.

Средностатистически по-голямата част от пътнотранспортните произшествия с фатален изход настъпват по извънградски пътища — 55 %, 38 % — в рамките на градовете, и само 7 % на магистрали. С пешеходци и велосипедисти са свързани 30 % от общо всички смъртни случаи при пътнотранспортни произшествия, но почти 43 % от тези случаи са в градски райони⁸. Тези цифри дават обща представа за областите на подобрене, към които може да е насочено преразглеждането на регламентите относно общата безопасност и относно безопасността на пешеходците.

Експертите посочват, че около 95 % от пътнотранспортните произшествия включват в някаква степен човешка грешка, като е изчислено, че 75 % от тях се дължат единствено на човешка грешка⁹. При проучвания е установено, че сред основните човешки фактори, свързани с причините за произшествията, са превишената скорост, загубата на концентрация и шофирането в нетрезво състояние. В съответствие със съобщението на Комисията — „CARS 2020: за силна, конкурентоспособна и устойчива европейска автомобилна промишленост“¹⁰, и плана за действие, изложен в съобщението на Комисията „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката

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_bg.htm

⁷ COM(2010) 389 окончателен.

⁸ Разпределение на смъртните случаи в ЕС през 2013 г. по начин на придвижване ; съгласно базата данни на Общността за пътнотранспортните произшествия (CARE)

⁹ Източник: Доклад за 2002 г. на работната група за електронна безопасност.

¹⁰ COM(2012) 636 final.

в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.¹¹, пътната безопасност трябва да следва интегриран подход, като безопасността на превозните средства е само един от редицата фактори, които определят крайния резултат. За да бъде ефективна, политиката в областта на пътната безопасност трябва като цяло да обхваща всички фактори, като например поведението на водача и пътната инфраструктура, и внимателно да проследява тяхното взаимодействие.

С оглед на значението, което сред тези фактори имат изискванията за безопасност на превозните средства, и в съответствие със задълженията за докладване от регламентите относно общата безопасност и относно безопасността на пешеходците Европейската комисията започна дебат относно приоритетите за действия в тази област и относно основаните на научни факти мерки, които създават максимално общо положително въздействие.

Следва да се обърне специално внимание на уязвимите участници в движението по пътищата, както и на пътниците, които поради възрастта си са най-малко устойчиви, т.е. възрастните хора¹² и малките деца¹³. Освен това следва да се обърне внимание на оценката на технологиите, които използват взаимодействията между водача, превозното средство и средата на шофиране, като например интелигентните транспортни системи (ИТС), като по този начин се даде принос към тенденциите за цифровизация в ЕС в съответствие със стратегията за цифров единен пазар.

3. БЕЗОПАСНОСТ ВСЛЕДСТВИЕ НА РЕГУЛАТОРНА НАМЕСА

Налице са ясни примери за ефективни изисквания за безопасност, които вече са задължителни в ЕС, като например разпоредбите за безопасност на пътническите автомобили при челен и страничен удар, както и за защита на пешеходците, които бяха въведени постепенно през последните 15 години¹⁴. Счита се, че тези промени, свързани с безопасността на превозните средства, са от съществено значение по отношение на намесата на ЕС, като допринасят за намаляването на пътнотранспортните произшествия и на смъртните случаи/ранените през последните 15 години, което прави ЕС най-безопасния регион в света, що се отнася до областта, свързана с безопасността на превозните средства¹⁵.

По-специално, за да се защитят пешеходците и останалите уязвими участници в движението по пътищата, като например велосипедистите, се въвежда и прилага поетапно набор от всеобхватни изисквания за леките пътнически автомобили от 2005 г. до 2013 г. и за тежкотоварните и лекотоварните автомобили от 2011 г. до 2019 г. Сравнението на ситуацията в ЕС през 2013 г. с тази през 2004 г. по отношение на броя

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

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

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

¹⁴ Доклад на СЗО относно глобалното състояние на пътната безопасност, 2015 г., точка 3.

¹⁵ В оценката на насоките на ЕС за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.¹⁵ се достига до заключението, че „законодателството в областта на безопасността на моторните превозни средства и по-специално законодателството, въведено преди 2011 г., вероятно ще допринесе в значителна степен за намаляване на смъртните случаи и сериозните наранявания във всички 28 държави от ЕС през настоящия целеви период. Тази област на дейност е най-ефективната и ефикасната до момента от всички дейности на Комисията, свързани с пътната безопасност, и добавя най-голяма стойност към това, което може да бъде постигнато от държавите членки“ — http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

на смъртните случаи при пешеходци и велосипедисти показва намаление на смъртните случаи съответно с 37 % и с 32 %¹⁶.

С Регламента относно общата безопасност се въвежда задължителен сигнализатор за непоставен обезопасителен колан на водача, съединители ISOFIX за безопасно монтиране на детски седалки в автомобилите и система за следене на налягането в гумите за предотвратяване на тяхното спукване, което може да доведе до загуба на управление. Системите за предупреждение при напускане на лентата за движение и автономните системи за аварийно спиране са задължителни за новите камиони и автобуси, а за всички моторни превозни средства са въведени електронни системи за управление на стабилността и дневни светлини. Последните мерки бяха въведени постепенно между 2011 г. и 2015 г. Поради това трябва да се отбележи, че предвид сравнително слабото навлизане на пазара на използваните технологии все още не може да се изготви подробна оценка на тяхната ефективност.

4. МОНИТОРИНГ НА УСЪВЪРШЕНСТВАНИТЕ МЕРКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

В съответствие с Регламента относно общата безопасност¹⁷ и Регламента относно безопасността на пешеходците¹⁸ Комисията трябва да наблюдава и да докладва на Европейския парламент и на Съвета относно техническите промени в областта на повишените изисквания за пасивна безопасност, разглеждането и евентуалното включване на нови и подобрени елементи за безопасност, както и на подобрени технологии за активна безопасност. Ангажиментите са определени в член 17 от Регламента относно общата безопасност и член 12 от Регламента относно безопасността на пешеходците.

4.1. НОВИ ТЕХНОЛОГИИ И НЕРЕГУЛИРАНИ МЕРКИ

За да изпълни целта за мониторинг и докладване, през 2014 г. Комисията започна проучване за оценка - *Полза от и осъществимост на редица нови технологии и нерегулирани мерки в областта на безопасността на пътниците в превозното средство и защита на уязвимите участници в пътното движение в контекста на регламентите относно общата безопасност и относно безопасността на пешеходците*, което беше публикувано в EU Bookshop през март 2015 г.¹⁹

И при подготовката от страна на Комисията на техническото задание на проучването, и при събирането на подробната информация и входните данни по време на аналитичната работа, която впоследствие беше извършена от името на Комисията, беше осигурено интензивно взаимодействие и консултации със заинтересованите страни. Преди завършването беше проведено и интензивно обсъждане с органите на държавите членки и международните партньори.

¹⁶ Процентна промяна за 2013 г. съгласно CARE на броя на смъртните случаи при различните начини на придвижване.

¹⁷ ОВ L 200, 31.07.2009 г., стр. 1

¹⁸ ОВ L 35, 4.2.2009 г., стр. 1

¹⁹ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1lSR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

Стремежът на Комисията беше да гарантира, че информацията е събрана и предоставена с цел да се даде възможност за приоритизиране на възможните бъдещи мерки за безопасност. С оглед на това в проучването се представя преглед на осъществимостта и оценка на разходите и ползите от широк набор от 55 мерки, които потенциално са кандидати за включване в преразгледаните регламенти относно общата безопасност и относно безопасността на пешеходците. Резултатите от проучването представляват индикативни разходи и ползи, предоставени с цел да се разграничат онези мерки, за които е много вероятно, сравнително вероятно или малко вероятно да предоставят ползи, съответстващи на разходите за изпълнение.

В контекста на настоящия доклад на Комисията предварителната оценка на подобрените елементи за безопасност е допълнително развита и е преобразувана в списък със специфичен набор от мерки, които могат да бъдат както разходоефективни, така и осъществими. Тези мерки включват въвеждането на активни системи, като например автоматични системи за аварийно спиране и активна технология за поддържане на траекторията в избраната лента, подобрение на елементите за пасивна безопасност, като например сигнализатори за непоставени обезопасителни колани на всички седалки, както и подобрена защита за пешеходеца в случай на удар с глава в предната част на автомобила и засичане на велосипедист в случай на неизбежен сблъсък. Други области от особен интерес засягат подобряването на пряката видимост и премахването на мъртвите точки при камионите с цел защита на уязвимите участници в движението по пътищата. В точка 5 се представя цялостен преглед, а всички подробности са представени в работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящия доклад.

4.2. ДОБРОВОЛНО ВЪВЕЖДАНЕ

Програмите за оценка и класация на автомобилите от страна на потребителите, като например Европейската програма за оценяване на нови автомобили (Euro NCAP)²⁰, насърчават производителите на автомобили да разработват превозни средства, които са по-безопасни в сравнение с изискваното съгласно законодателството на ЕС в областта на безопасността на превозните средства, и да въвеждат най-съвременните усъвършенствани технологии за безопасност в по-голяма част от своите модели на пазара. Без съмнение тези усилия допринасят и за по-високото равнище на безопасност по пътищата на ЕС.

Въпреки че производителите се стремят като цяло да получат възможно най-високата категория за своите най-продавани модели на ключови пазари в държавите членки, са налице признаци, че не във всички държави разпространението на най-високо отличените автомобили на съответните пазари е еднакво. В някои случаи конкретни модели от ниски категории са специално предназначени за определени пазари (с не толкова богати клиенти) и не се доставят на други. В други случаи модели, които обичайно попадат във висока категория, се представят не толкова добре в реални

²⁰ Euro NCAP е доброволна европейска програма за оценяване на равнището на безопасност на автомобилите, подкрепена от Европейската комисия и няколко европейски правителства, както и от организации за мониторинг и потребителски организации. В рамките на Euro NCAP се публикуват доклади относно безопасността на новите автомобили, с които се определят категории, означени със звезди, основаващи се на характеристиките на превозните средства при различни изпитвания на удар при сблъсък, включително челен удар, страничен удар, удар в стълб и удар с пешеходец. Най-високата категория е пет звезди.

условия поради факта, че в конкретни държави при тях са елиминирани незадължителните усъвършенствани елементи за безопасност, например от съображения за намаляване на разходите с оглед на местните политики за данъчно облагане. Тази често срещана практика може да се обясни и с факта, че (до неотдавна) се използваше схема за категоризиране, която определя, че не всички, а само по-голямата част от категоризираните продадени автомобили следва да бъдат снабдени с определен елемент за безопасност²¹.

В резултат на това са налице ясни признаци, че не всички граждани на ЕС имат достъп до автомобили с еднакво високо равнище на безопасност и че този достъп зависи от вътрешните политики и стратегиите за разпределение, които производителите на превозни средства и техните вносители прилагат, главно с оглед на покупателната способност на потребителите на конкретния пазар, което води до ситуация, в която всеки пети закупен автомобил не притежава на борда си непременно усъвършенстваните елементи за безопасност, , които предполага неговата категоризация. Въпреки това редица от елементите, популяризирани от програмите за категоризиране, са познати и поради икономии от мащаба разходите за тях следва да са намалели значително през последните години. Задължителното въвеждане на тези елементи може да спомогне за по-голямото изравняване на равнищата на защита.

4.3. ОЦЕНКА НА НАСТОЯЩОТО БАЗОВО РАВНИЩЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И БЪДЕЩ АКЦЕНТ

За да се създадат условия за по-амбициозен и хармонизиран режим по отношение на безопасността в целия ЕС, при прегледа на регламентите на ЕС относно безопасността на превозните средства следва да се оценят елементите за безопасност, предвидени за възможно задължително включване с цел постигане на подобрение в равнището на безопасност на превозните средства спрямо равнището, което отговаря на настоящото базово равнище, осигурявано от най-масово продаваните автомобили в ЕС.

Внимание е необходимо и по отношение на ситуацията при товарните превозни средства и автобусите. Докато при пътническите автомобили акцентът се поставя върху защитата на пътниците и на пешеходците, както и на останалите уязвими участници в движението по пътищата, това не винаги е така по отношение на другите категории превозни средства. Въпреки че базовите елементи за безопасност, като например цялост на конструкцията и обезопасителни колани, както и автономната спирачна система и системата за предупреждение при напускане на лентата за движение вече са задължителни, сравнително малко внимание се обръща на по-нататъшното утвърждаване и подобряване на равнището на безопасност, осигурявано от тези превозни средства. Това е в противоречие с необходимостта от по-добра защита на пътниците в този тип превозни средства предвид все пак значителния им дял сред жертвите и за защита на велосипедистите и пешеходците, които все по-често участват в пътнотранспортни произшествия в градовете в ЕС²², водещи до сериозни наранявания и смъртни случаи.

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

²² Разпределение съгласно CARE на смъртните случаи в зависимост от начина на придвижване в ЕС през 2013 г. в сравнение с 2011 г.

4.4. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРОУЧВАНИЯ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ПРОВЕДАТ В ОБЛАСТТА НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

С оглед на регулаторните действия в някои региони на света — главно САЩ и Япония — Комисията счита за целесъобразно да започне проучвания относно конкретните видове произшествия, които са обхванати в тези региони, с цел да се потвърди дали трябва да се обърне внимание на подобни случаи в ЕС или не. Тези проучвания следва да съберат актуална информация за ситуацията в ЕС и да определят мерки за противодействие, които евентуално да се предприемат. Произшествията могат да бъдат свързани с челни удари, странични удари, преобръщания, удари отзад, по-специално с акцент върху последиците от разпространението на високопроходимите джипове (SUV) с по-висок център на тежестта, по-голяма маса и агресивен дизайн на предната част, с които са свързани наранявания на различни и уязвими пътници, както и с пожари в превозните средства в резултат на пътнотранспортни произшествия. Списък на предложените проучвания е включен в приложения работен документ на службите на Комисията.

4.5. НЕОБХОДИМОСТ ОТ ПО-ГОЛЯМА НАЛИЧНОСТ НА ПОДРОБНИ ДАННИ ОТНОСНО ПРОИЗШЕСТВИЯТА ЗА ЦЕЛИЯ ЕС

На всеки загинал при пътнотранспортно произшествие се падат много повече пострадали, които претърпяват сериозни травми с променящи живота им последствия. Сериозните наранявания не само са по-често срещани, но и са на по-висока цена за обществото поради продължителното възстановяване и здравните грижи.

Централно място в стратегията за намаляване на броя на пострадалите е изискването за висококачествени подробни данни за настъпилите произшествия. Такива данни се считат за основна предпоставка за формулирането и проследяването на политиката за пътна безопасност в ЕС. Данните са необходими, за да се оценят параметрите на пътната безопасност и безопасността на превозните средства и да се подпомогне формулирането на по-нататъшни действия. Още преди години беше установено, че нито една от съществуващите към онзи момент в ЕС бази данни за произшествия не може да отговори на всички нужди и че се откриват значителни пропуски, включително по отношение на подробните причини за произшествията и нараняванията²³.

Считано от 2015 г., държавите членки започнаха да предоставят за първи път данни за тежките наранявания, които се основават на международната скала на нараняванията MAIS3+ (Максимално опростена скала на нараняванията). Това е много важна стъпка в правилната посока. Въпреки това е необходимо да обсъди нуждата от инициатива за събиране на подробни данни на равнище ЕС относно настъпилите произшествия, които могат да бъдат използвани от създателите на политики в областта на пътната безопасност.

По-нататъшното преразглеждане на правилата за безопасност на превозните средства, както и на всички други мерки за пътна безопасност, ще допринесе за по-голямото наличие на точни подробни данни на равнище ЕС относно произшествията.

²³ Европейски технически и научен център (ETSC) (2001 г.)

5. ОСНОВНИ ВЪПРОСИ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ РАЗГЛЕДАНИ ПРИ ПРЕГЛЕДА, И ВЪЗМОЖНА АКТУАЛИЗАЦИЯ НА РЕГЛАМЕНТИТЕ

Установени са четири основни области на действие, състоящи се от 19 специфични мерки за повишаване на безопасността на превозните средства. На този етап въз основа на направения от нас анализ, разгледан в точка 4.1. по-горе, избраните мерки определено се очертават като осъществими и разходооефективни, но следва да бъдат допълнително проучени. За да се прецени правилно дали това е така, на следващия етап те следва да бъдат допълнително обсъдени със заинтересованите страни и допълнително анализирани от страна на Комисията, за да се постигне в крайна сметка безспорна оценка на въздействието им по отношение на действителното повишаване на безопасността на превозните средства в ЕС.

В дефинираните по-долу основни области на безопасността на превозните средства е предоставен кратък преглед на целевите мерки.

5.1. МЕРКИ ЗА АКТИВНА БЕЗОПАСНОСТ

Тази основна област обхваща мерки, които осигуряват възможност за избягване на произшествията като цяло, вместо за смекчаване на последиците от тях, и по принцип се счита за най-важната област на бъдещия законодателен напредък по отношение на безопасността на превозните средства. Обхванатите елементи за безопасност са: автоматична система за аварийно спиране, интелигентна адаптация на скоростта, помощ за поддържането на траекторията в избраната лента и следене за сънливост и загуба на концентрация у водача.

5.2. МЕРКИ ЗА ПАСИВНА БЕЗОПАСНОСТ

Тази област обхваща мерки за смекчаване на произшествията, включващи въвеждането на нови изисквания или подобряването на съществуващите мерки в следните области: сигнализация за аварийно спиране (мигащи стоп светлини), сигнализатор за непоставен обезопасителен колан, изпитване на челен удар, изпитване на страничен удар, изпитване на заден удар, стандартизация на интерфейса на блокиращото устройство при употреба на алкохол, устройство за запис на данни при произшествие и система за следене на налягането в гумите.

5.3. КАМИОНИ И АВТОБУСИ

Разглежданите мерки за подобряване на безопасността на камионите и автобусите включват въвеждането или подобряването на: дизайн на предната част и пряка видимост, задна нискоразположена защита за камиони и ремаркета (задна броня), странична защита (странични предпазители) и пожарна безопасност за автобусите.

5.4. БЕЗОПАСНОСТ НА ПЕШЕХОДЦИТЕ И ВЕЛОСИПЕДИСТИТЕ

За тази област се предвижда въвеждането на система за засичане на пешеходци и велосипедисти (свързано с автоматизираните системи за аварийно спиране), защита при удар на главата върху А-колоните и предното стъкло, както и система за засичане при заден ход (движение на заден ход) на лица, намиращи се зад превозните средства.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Правилата за безопасност на превозните средства, които са в сила в Европейския съюз понастоящем, се състоят от цялостен пакет с доказана ефективност и постигнати резултати, както е посочено в точка 3 по-горе. Планът за действие, описан в съобщението на Комисията „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011—2020 г.“²⁴, включва някои големи аспекти, които засягат пътната безопасност, по-специално самите превозни средства, но също и поведението на водачите и пътната инфраструктура. Междинната оценка на тази политика²⁵ потвърждава значението на и много големия напредък в намаляването на смъртните случаи по пътищата. В проучването също така се достига до заключението, че законодателството в областта на моторните превозни средства е действително критична област по отношение на въздействието върху намаляването на броя на жертвите.

В настоящият доклад до Европейския парламент и Съвета се представя цялостен преглед и се предлагат конкретни бъдещи действия по отношение на подобряването на безопасността на превозните средства в полза на всички участници в движението по пътищата, а именно всички граждани на Европейския съюз. Комисията преразглежда мерките с потенциал да осигурят постепенни, но значителни подобрения с цел решаване на редица въпроси, свързани с безопасността на превозните средства. След съответните оценки на въздействието по отношение на разходите и ползите, включително разглеждане на кумулативното въздействие върху конкурентоспособността на промишлеността на ЕС, Комисията ще реши кои от тези мерки да бъдат предложени за въвеждане в законодателството, като предостави разумен срок, който да позволява приспособяване на промишлеността.

Всички нови изисквания относно безопасността на превозните средства по европейските пътища следва да стимулират по-нататъшни иновации и инвестиции с цел създаване на качествени работни места в ЕС и укрепване на конкурентоспособността на промишлените отрасли в ЕС. Те също така следва да затвърдят ангажимента на Съюза за осигуряване на значително намаляване на емисиите на парникови газове като част от стратегията за борба с изменението на климата.

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

²⁵ COM(2015) 116 final.