

НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ БДР В КРАЇНАХ ЄС

Згідно зі статистикою, минулого року в ЄС кількість ДТП зі смертельними наслідками знизилася на 9% порівняно з 2019 роком. Італія знаходиться нижче середнього показника по ЄС і зупинилася на позначці -0,1%: у 2022 році було зареєстровано 3170 жертв, тоді як трьома роками раніше їх було 3173. Це зниження збільшується до -15,5% у період з 2012 по 2022 рік, коли було запроваджено зміни до дорожнього кодексу з посиленням покарань.

Але для країн ЄС загального зниження виявилося замало, щоб досягти мети "ЄС 2030" - мінус 50% жертв на дорогах порівняно з попереднім десятиріччям. Щоб досягти цієї мети, за останні три роки мало відбутися загальне скорочення на 17,2%. Для порівняння, за останнє десятиріччя лише одна країна в ЄС скоротила кількість загиблих у ДТП більш ніж на 50%: Литва (-60%). Одинадцять інших країн (Австрія, Бельгія, Хорватія, Естонія, Фінляндія, Німеччина, Греція, Латвія, Словенія, Польща, Чехія та Кіпр) досягли зниження вище за середній показник по ЄС (22%), тоді як інші, включаючи Італію, досягли меншого прогресу. Оцінкою ситуації займається не приватний дослідницький центр чи опитувальна компанія, а Європейська рада з безпеки дорожнього руху (Etscc), яка повідомляє останні дані у своєму 17-му "Звіті про ситуацію в галузі безпеки дорожнього руху". Якщо дивитися в порівнянні, то в річному обчисленні смертність на дорогах в ЄС-27 навіть збільшилася в 2022 році в 19 країнах на 678 смертельні випадки, +4% порівняно з 2021 роком. В Італії зростання склало 10,3%: у 2021 році було 2 875 смертельних ДТП, минулого року вони зросли до 3 170. Причина, однак, може бути пов'язана з пандемією, оскільки в роки, коли лютував Ковід-19, число пересувань було набагато нижче, і тому слід очікувати, що коли ситуація повернеться до звичайного стану, відбудеться різке зростання аварій зі смертельними наслідками. У рейтингу доброчинних країн опинилася Словенія (-25%), за нею йдуть Латвія (-23%) і Литва та Кіпр (-18%). Зниження цих відсотків є важливим: йдеться про десятки тисяч врятованих життів. Однак, за оцінками дослідників Etscc, ще 40 987 життів можна було б врятувати, якби було досягнуто додаткового 6,7-відсоткового щорічного скорочення, необхідного для досягнення 50-відсоткового цільового показника, до якого ЄС закликає до 2030 року. Однак у ЄС-27 загальний рівень смертності на дорогах становив 46 смертей на мільйон жителів у 2022 році порівняно з 54 смертями на мільйон у 2012 році. Італія знаходиться вище за середній рівень - 54 смерті на мільйон жителів. Найгірші справи в Румунії та Сербії (86 і 83), а найкращі показники - у Норвегії (21), за якою слідує Швеція (22).

Є й економічні наслідки. Дорожньо-транспортні пригоди коштують грошей і чималих. Їхнє зниження у 2022 році, за оцінками, дозволило заощадити 15 мільярдів євро на соціальних витратах у ЄС-27. У минуле десятиріччя (2013-2022 рр.) скорочення призвело до того, що загальні соціальні видатки для державного бюджету становили 104 млрд євро: близько 10 відсотків загального обсягу ресурсів, виділених у програмний період 2014-2020 рр. на підтримку цілей, які містяться у стратегії "Європа-2020".

Враховуючи це, та ґрунтуючись на Загальному регламенті безпеки, Європейська Комісія має намір найближчим часом прийняти технічні правила для автоматизованих та підключених транспортних засобів, зосередивши увагу, зокрема, на автоматизованих транспортних засобах, які замінюють водія на автомагістралях (рівень автоматизації 3), та на повністю автономних транспортних засобах, таких як міські шатли та роботи-таксі (4 рівень автоматизації). Нові правила приведуть законодавство ЄС у відповідність до нових правил автоматизації 3-го рівня ООН і встановлять нове технічне законодавство ЄС для повністю автономних транспортних засобів - перших міжнародних стандартів такого роду. Технічні правила, встановлені за допомогою делегованого акта та виконавчого акта, дозволять всебічно оцінити безпеку та зрілість повністю автоматизованих транспортних засобів до їхнього розміщення на ринку ЄС. Вони включатимуть процедури випробувань, вимоги кібербезпеки, правила запису даних, а також вимоги щодо моніторингу показників безпеки та звітності про інциденти з боку виробників повністю автономних транспортних засобів. Пропозиція Комісії про перегляд Загального регламенту безпеки також супроводжувалася публікацією стратегії автоматизованої мобільності ЄС, в якій викладено комплексний набір дій ЄС щодо впровадження підключених та автоматизованих систем мобільності.