



## **Każdy wypadek, to o jeden wypadek za dużo**

- **Mercedes-Benz jako długoletni lider rynkowy w dziedzinie systemów bezpieczeństwa i asystujących**
- **Cele polityczne: zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków komunikacyjnych o połowę**
- **Znacznie mniej wypadków dzięki zautomatyzowanym systemom hamowania awaryjnego**

Bezpieczeństwo ruchu samochodów ciężarowych jest aktualnie tematem gorącej debaty politycznej. Jedni żądają zaostrzenia przepisów, inni zakazów wyłączania systemów asystujących. Także media w ubiegłych miesiącach intensywnej informowały o ciężkich wypadkach na końcach zatorów drogowych oraz kolizjach samochodów ciężarowych z rowerzystami lub pieszymi. Dla Mercedes-Benz Trucks każdy z tych wypadków to o jeden wypadek za dużo. Dlatego działają badania nad wypadkami i rozwoju nieustannie pracują nad systemami zapobiegania wypadkom i ich systematycznym udoskonalaniem. Marka Mercedes-Benz już od dawna jest liderem w tej dziedzinie. Na przykład w zakresie zautomatyzowanych systemów awaryjnego hamowania lub asystenta martwego pola, którego aktualnie Mercedes-Benz, jako jedyny producent na świecie, oferuje w postaci w pełni zintegrowanego systemu.

## **Zaostrzenie wymogów technicznych w celu zmniejszenia liczby wypadków**

Także świat polityki wspiera kwestię bezpieczeństwa ruchu samochodów ciężarowych. Wyznaczono bardzo ambitne cele: zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym o połowę w ciągu dziesięciu lat. To systematyczne podejście doprowadziło przykładowo do wprowadzenia obowiązku wyposażania nowo rejestrowanych ciężarówek i autobusów turystycznych w zautomatyzowane systemy awaryjnego hamowania od listopada 2015 r. W listopadzie 2018 r. zostaną zaostrzone wymogi techniczne stawiane takim systemom. W bieżącej rewizji dyrektywy dotyczącej ogólnego bezpieczeństwa pojazdów Komisja Europejska proponuje między innymi, aby od roku 2024 wszystkie samochody ciężarowe i autobusy były obowiązkowo wyposażane w systemy ostrzegania przy skręcie. „Gdy tylko zostaną ustalone wymogi techniczne dla homologacji typu systemów asystujących przy skręcie, wszyscy pozostali producenci będą musieli pójść za przykładem Mercedes-Benz. Należy to przyjąć z zadowoleniem, jako wkład w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Europie”, tłumaczy Dieter Schoch, odpowiedzialny za kwestię bezpieczeństwa pojazdów użytkowych w dziale politycznym i stosunków zewnętrznych w koncernie Daimler. Również rząd Republiki Federalnej Niemiec podjął działania w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W połowie lipca federalny minister transportu Andreas Scheuer zainicjował ogólnokrajową akcję szybkiego doposażania istniejących samochodów ciężarowych w systemy asystujące przy skręcie. Daje ona podstawę do udzielania wsparcia finansowego. Nabywający systemy asystujące przy skręcie w nowych pojazdach korzystają ze wsparcia finansowego w ramach innego programu federalnego. Od listopada 2015 r.

obowiązkowy jest montaż systemów asystujących w hamowaniu awaryjnym w nowych pojazdach. W tej chwili wyposażenie to posiada ok. 50 procent pojazdów w transporcie dalekobieżnym.

### **Samochody ciężarowe z systemami bezpieczeństwa powodują znacznie mniej wypadków**

Rzeczywiste sytuacje wypadkowe jednoznacznie wskazują na bardzo pozytywne działanie zautomatyzowanych systemów hamowania awaryjnego. Aktualne badania przeprowadzone w Dolnej Saksonii i Badenii Wirtembergii dowodzą, że ciężarówki wyposażone w taki system powodują znacznie mniej wypadków niż samochody ciężarowe nieposiadające tego wyposażenia. Schoch jest przekonany, że „szybkie obowiązkowe wprowadzenie systemu asystującego przy skręcie dałoby takie same rezultaty”.

### **Szczegółowa analiza wypadków konieczna do poprawy systemów**

Z drugiej strony należy bardzo dokładnie przyjrzeć się, jak właściwie dochodzi do wypadków, aby rozpoznać kolejne możliwości poprawy. Mercedes-Benz stawia tu na własne badania wypadków – ich wyniki uwzględnia się zarówno w procesie rozwoju naszych systemów, jak i w dyskusji z ustawodawcą na temat przyszłych wymogów prawnych. „Dynamika rozwoju w naszej firmie jest ogromna”, relacjonuje Schoch. „Układy czujników są coraz lepsze technicznie, algorytmy coraz wydajniejsze, a konstrukcja systemów coraz bardziej wyrafinowana”. Ponadto także połączenie sieciowe pomiędzy pojazdami, informacje z infrastruktury drogowej oraz automatyzacja będą w przyszłości

dalej zyskiwać na znaczeniu. Dlatego Mercedes-Benz wspiera rozwój zintegrowanej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego, które uwzględnia pojazd, kierowcę i infrastrukturę.

### **Możliwość wyłączenia systemów asystujących wymagana przez ustawodawcę**

W debacie publicznej pojawiają się także opinie, że nawet najlepsze systemy nic nie dają, jeśli kierowca może je wyłączyć. Dzisiejsze systemy opracowano jednak z uwzględnieniem prawnych warunków ramowych, zgodnie z którymi kierowca musi zawsze panować nad pojazdem. Dlatego prawodawca pierwotnie wymagał możliwości wyłączenia. „Z naszego punktu widzenia i merytorycznie ma to sens, chociażby wtedy, gdy czujnik jest zakryty przez przedni osprzęt, na przykład pług śnieżny w pojazdach utrzymania dróg, albo aktualnie także w niektórych bardzo złożonych sytuacjach w ruchu miejskim”, mówi Schoch. Zarówno rozwój techniki, jak i nowe uregulowania prawne tworzą teraz pole do nowej oceny dyskusji o sytuacyjnych możliwościach wyłączenia systemów, ich automatycznej ponownej aktywacji oraz interpretacji możliwości przesterowania systemów przez kierowcę.

Kontakt:

Piotr Głowacki Tel. +48 22 312 75 08 mobile: +48 698 697 508

[piotr.glowacki@daimler.com](mailto:piotr.glowacki@daimler.com)

Dział Marketingu & PR Mercedes-Benz Trucks