

## **ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ – Απαγόρευση δημοσίευσης πριν από τις 2 Φεβρουαρίου 2017, 00:01 πμ (ώρα Κεντρικής Ευρώπης)**

### **Ο οργανισμός Euro NCAP συμπληρώνει 20 χρόνια δοκιμών πρόσκρουσης που σώζουν ζωές**

- **Οι δοκιμές πρόσκρουσης του Euro NCAP συνέβαλαν στο να σωθούν περισσότερες από 78.000 ζωές από το 1997.**
- **Τα αυτοκίνητα είναι πλέον ασφαλέστερα από ποτέ άλλοτε, μετά από την υποβολή σε δοκιμές πρόσκρουσης 1800 αυτοκινήτων από τον Euro NCAP, με συνολικό κόστος 160 εκατομμυρίων ευρώ, από το 1997.**
- **Ο Euro NCAP συνεχίζει να υποβάλλει σε δοκιμές τις τελευταίες καινοτομίες στον τομέα της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της τεχνολογίας ανίχνευσης ποδηλάτη με αυτόματο φρενάρισμα.**

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ από 78.000 ζωές<sup>1</sup> έχουν σωθεί από τότε που ξεκίνησαν οι αυστηρές δοκιμές πρόσκρουσης του Euro NCAP, που αυτή την εβδομάδα συμπληρώνουν 20 χρόνια. Σήμερα, ο Euro NCAP ανακοινώνει ότι έχει δημοσιεύσει περισσότερες από 630 βαθμολογίες ασφαλείας, έχει υποβάλει σε δοκιμές πρόσκρουσης περίπου 1.800 αυτοκίνητα και έχει δαπανήσει συνολικά περισσότερα από 160 εκατομμύρια ευρώ<sup>2</sup> για να κάνει τα αυτοκίνητα πιο ασφαλή.

Οι πρώτες δοκιμές αποκάλυψαν αστοχίες ασφαλείας σε κορυφαία από πλευράς πωλήσεων οικογενειακά αυτοκίνητα, επιβάλλοντας μια ριζική αλλαγή αντίληψης του τρόπου σχεδίασης των οχημάτων προκειμένου να αποτρέπονται ατυχήματα και να σώζονται ζωές. Είκοσι χρόνια μετά, 9 στα 10 αυτοκίνητα που πωλούνται στην ευρωπαϊκή αγορά έχουν βαθμολογία Euro NCAP και η αυτοκινητοβιομηχανία υποστηρίζει ενεργά την ανάπτυξη νέων απαιτήσεων για τις κορυφαίες βαθμολογίες ασφαλείας.

Σήμερα, τα αποτελέσματα των δοκιμών πρόσκρουσης<sup>4</sup> δύο οικογενειακών αυτοκινήτων που κατασκευάστηκαν με 20 χρόνια διαφορά υπογραμμίζουν τις τεράστιες εξελίξεις στον τομέα της ασφάλειας των οχημάτων από το 1997. Τεχνολογίες ασφαλείας που δεν υπήρχαν ή το πολύ πολύ να ήταν προαιρετικές, όπως οι αερόσακοι οδηγού και επιβατών, οι πλευρικοί αερόσακοι, η ηχητική υπενθύμιση ζώνης ασφαλείας και ο ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας, είναι πλέον μέρος του βασικού εξοπλισμού όλων των αυτοκινήτων που πωλούνται στην Ευρώπη.

«Είμαστε πολύ υπερήφανοι - καθώς συμπληρώνουμε 20 χρόνια στην πρώτη γραμμή της οδικής ασφάλειας – για το ότι το πρόγραμμα δοκιμών ασφαλείας του Euro NCAP επέτυχε σημαντικές, σωτήριες για τη ζωή βελτιώσεις στα αυτοκίνητα και βοήθησε την Ευρώπη να επιτύχει το χαμηλότερο ποσοστό θανάτων από τροχαία ατυχήματα σε σύγκριση με οποιαδήποτε άλλη περιοχή του κόσμου<sup>3</sup>.» δήλωσε ο Γενικός Γραμματέας του οργανισμού, Michiel van Ratingen.

«Ο Euro NCAP έχει προσφέρει σε εκατομμύρια καταναλωτές τη γνώση και τη σιγουριά για την επιλογή των ασφαλέστερων δυνατών αυτοκινήτων. Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, έχει παρουσιαστεί μια επιβράδυνση στο ρυθμό της προόδου και, συνεπώς, πρέπει να συνεχίσουμε να πατάμε το γκάζι. Επιθυμούμε να εξασφαλίσουμε ότι οι δρόμοι της Ευρώπης θα γίνουν ακόμη πιο ασφαλείς τα επόμενα 20 χρόνια, όχι μόνο για όσους επιβαίνουν σε αυτοκίνητα, αλλά για όλους όσοι κυκλοφορούν στο δρόμο. Ήδη ελέγχουμε πολύ περισσότερες παραμέτρους της ασφάλειας ενός αυτοκινήτου από ό,τι όταν ξεκινήσαμε, το 1997, και αυτό θα συνεχιστεί. Την επόμενη χρονιά θα δοκιμάσουμε συστήματα που αναγνωρίζουν και αποτρέπουν συγκρούσεις με ποδηλάτες και καταστρώνουμε ένα πολύ απαιτητικό οδικό χάρτη για την περίοδο από το 2020 έως το 2025.»

Με την υποστήριξη των οργανισμών FIA (Federation Internationale de l'Automobile), ICRT (προηγουμένως International Testing) και των κυβερνήσεων του Ηνωμένου Βασιλείου και της Σουηδίας, τα πρώτα αποτελέσματα δοκιμών πρόσκρουσης του Euro NCAP ανακοινώθηκαν στις 4 Φεβρουαρίου 1997. Μέχρι τότε, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων ήταν υποχρεωμένοι μόνο να ανταποκρίνονται σε βασικές νομοθετικές απαιτήσεις δοκιμών πρόσκρουσης για τα νέα αυτοκίνητα, τα αποτελέσματα των οποίων δεν δημοσιοποιούνταν. Ήταν αδύνατον για τους καταναλωτές να συγκρίνουν την ασφάλεια ενός αυτοκινήτου έναντι κάποιου άλλου.

Το πρόγραμμα του οργανισμού Euro NCAP αποτέλεσε την πρώτη φορά που ρεαλιστικές δοκιμές σύγκρισης παρόμοιων οχημάτων διεξάγονταν στην Ευρώπη από ανεξάρτητους ειδικούς και τα αποτελέσματα προκάλεσαν την αγανάκτηση καταναλωτικών οργανώσεων, του κοινού και των μέσων.

Στον πρώτο κύκλο δοκιμών, επτά δημοφιλών αυτοκινήτων κατηγορίας σούπερ μίνι, το Ford Fiesta και το Volkswagen Polo βαθμολογήθηκαν με τρία αστέρια από την τότε μέγιστη βαθμολογία των τεσσάρων αστέρων, με βάση τα επίπεδα προστασίας για ενήλικους επιβάτες.

Το κορυφαίο σε πωλήσεις Rover 100 βαθμολογήθηκε μόνο με ένα αστέρι, ενώ τα Fiat Punto, Nissan Micra, Vauxhall Corsa και Renault Clio βαθμολογήθηκαν μόνο με δύο αστέρια. Όταν αξιολογήθηκε η προστασία των πεζών, ούτε ένα όχημα δεν βαθμολογήθηκε άνω του δύο, υποδηλώνοντας ότι οι κατασκευαστές δεν σχεδίαζαν αυτοκίνητα λαμβάνοντας υπόψη τους ευάλωτους χρήστες των δρόμων.

Οι κορυφαίοι κατασκευαστές επιτέθηκαν στις δοκιμές, ισχυριζόμενοι ότι ήταν τόσο απαιτητικές, ώστε να είναι αδύνατον για ένα αυτοκίνητο να βαθμολογηθεί με τέσσερα αστέρια. Πέντε μήνες αργότερα, ωστόσο, το S40 της Volvo έγινε το πρώτο αυτοκίνητο τεσσάρων αστέρων όσον αφορά την προστασία των επιβατών.

Ο Max Mosley, πρώτος Πρόεδρος του Euro NCAP και Πρόεδρος του Global NCAP, δήλωσε: «Είκοσι χρόνια μετά, έχοντας ξεκινήσει ως ένα αμφιλεγόμενο πρόγραμμα που απορρίφθηκε από τους κατασκευαστές, με υποτιθέμενο στόχο μη ρεαλιστικές προδιαγραφές ασφαλείας, ο Euro NCAP είναι πλέον αναπόσπαστο τμήμα του κατεστημένου της αυτοκίνησης. Χιλιάδες θανατηφόρα ατυχήματα αποφεύχθηκαν, οι απαιτήσεις των καταναλωτών αναφορικά με την ασφάλεια είναι υψηλές, οι κατασκευαστές ανταγωνίζονται για να επιτύχουν υψηλότερες βαθμολογίες ασφαλείας και οι προδιαγραφές ασφαλείας των οχημάτων συνεχίζουν να βελτιώνονται.»

«Το μοντέλο ενημέρωσης των καταναλωτών που υλοποιήθηκε τόσο αποτελεσματικά από τον Euro NCAP δεν άλλαξε μόνο ριζικά την ευρωπαϊκή αγορά, αλλά έδρασε ως καταλύτης για τη θέσπιση άλλων προγραμμάτων αξιολόγησης νέων αυτοκινήτων (NCAP) παγκοσμίως, σε χώρες μεσαίου και χαμηλού εισοδήματος. Η πίεση των καταναλωτών που ενημερώνονται με βάση τις δοκιμές πρόσκρουσης συμβάλλει στην πραγματοποίηση γρήγορων αλλαγών στα επίπεδα ασφαλείας στην Ινδία, τη Λατινική Αμερική και την περιοχή του ASEAN. Ο Euro NCAP είχε πραγματικά παγκόσμια επίδραση, μια υπερήφανη κληρονομιά οδικής ασφάλειας που έχει σώσει αναρίθμητες ζωές.»

Ο Πρόεδρος του Euro NCAP και Γενικός Τεχνικός Διευθυντής στο κέντρο του Thatcham, Andrew Miller, δήλωσε: «Η επίδραση αυτών των δοκιμών είναι τόσο μεγάλη που δεν μπορεί να υπερτιμηθεί. Πριν από τον Euro NCAP, οι καταναλωτές έπρεπε να βασίζονται μόνο στους ισχυρισμούς των κατασκευαστών. Τώρα, έχουμε τα πιο ασφαλή αυτοκίνητα από ποτέ άλλοτε και τα επίπεδα ασφαλείας κάθε αυτοκινήτου είναι διαθέσιμα στους πάντες. Αυτή η επιτυχία κατέστη εφικτή μόνο μέσω της ενεργής συνεργασίας στην Ευρώπη κάτω από κοινή ομπρέλα και της συνέχισης των επενδύσεων στην καλύτερη ασφάλεια.»

Οι δοκιμές Euro NCAP έχουν γίνει ακόμη πιο απαιτητικές και τα αυτοκίνητα μπορούν πλέον να επιτύχουν τη μέγιστη βαθμολογία των πέντε αστέρων όχι μόνο βασισμένα στην προστασία που παρέχουν σε επιβάτες και πεζούς σε περίπτωση σύγκρουσης, αλλά και με βάση την ικανότητα του αυτοκινήτου να αποτρέψει την ίδια τη σύγκρουση. Οι δοκιμές αντιπροσωπεύουν σενάρια ατυχημάτων που συμβαίνουν στην πραγματική ζωή και θα μπορούσαν να καταλήξουν σε θάνατο ή τραυματισμό. Όσοι επιτυγχάνουν τις κορυφαίες επιδόσεις πρέπει να αποδεικνύουν ότι τα αυτοκίνητά τους περιλαμβάνουν στον βασικό εξοπλισμό τους τεχνολογία που αποτρέπει ή περιορίζει αυτές τις συγκρούσεις και, όταν μια σύγκρουση είναι αναπόφευκτη, ότι παρέχεται επαρκής προστασία τους επιβάτες του αυτοκινήτου και τους άλλους χρήστες του δρόμου.

«Ο Euro NCAP είναι η κινητήριος δύναμη των βελτιώσεων στην ασφάλεια των οχημάτων στην Ευρώπη εδώ και δύο δεκαετίες. Σε μια εποχή αυξανόμενης αυτοματοποίησης και τεχνολογικών αλλαγών, ο ρόλος των ανεξάρτητων δοκιμών θα γίνει ακόμη πιο σημαντικός. Ευελπιστούμε ότι ο οργανισμός θα παραμείνει στην πρώτη γραμμή της ασφάλειας των οχημάτων για πολλά χρόνια στο μέλλον.» δήλωσε ο Antonio Avenoso, Εκτελεστικός Διευθυντής του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την Ασφάλεια των Μεταφορών (ETSC).

Για πληροφορίες για τα μέσα επικοινωνίας, απευθυνθείτε στη Marie Brasseur, Διευθύντρια Επικοινωνίας, στο [Marie\\_Brasseur@euroncap.com](mailto:Marie_Brasseur@euroncap.com).

#### Σημειώσεις συντάκτη

1. Εκτιμώμενος αριθμός για τους θανάτους επιβατών αυτοκινήτων που αποτράπηκαν μεταξύ των ετών 1998 και 2015, με βάση την έκθεση του ETSC (PIN Report) 2016: <http://etsc.eu/10th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
2. Εκτιμώμενο συνολικό αθροιστικό κόστος που σχετίζεται με τις δοκιμές οχημάτων, χωρίς να περιλαμβάνεται το κόστος για αυτοκίνητα, ανταλλακτικά και άλλα αναλώσιμα.
3. Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Ενημερωτικό δελτίο: 2015 road safety statistics: What is behind the figures? [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-16-864\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-864_en.htm)
4. Με αφορμή την επέτειο, πραγματοποιήθηκαν δύο δοκιμές πρόσκρουσης στο Thatcham Research Centre, ένα πιστοποιημένο κέντρο δοκιμών του Euro NCAP στο Ηνωμένο Βασίλειο, προκειμένου να καταδειχθεί η διαφορά στην ασφάλεια μεταξύ ενός Rover 100 του τέλους της δεκαετίας του 90 και του τελευταίου Honda Jazz. Λήψεις από τη δοκιμή πρόσκρουσης και σχετικές συνεντεύξεις είναι διαθέσιμες στο κέντρο μέσω ενημέρωσης.

#### Πληροφορίες για τον Euro NCAP

Ο Euro NCAP διοργανώνει δοκιμές πρόσκρουσης για νέα οχήματα και παρέχει στους αυτοκινητιστές - καταναλωτές μια ρεαλιστική και ανεξάρτητη αξιολόγηση των επιδόσεων ασφαλείας ορισμένων από τα πλέον δημοφιλή αυτοκίνητα που πωλούνται στην Ευρώπη. Έχοντας συσταθεί το 1997 και με την υποστήριξη διάφορων ευρωπαϊκών κυβερνήσεων και οργανώσεων αυτοκίνησης, καταναλωτών και ασφαλίσεων, ο Euro NCAP αναδείχθηκε γρήγορα σε καταλύτη για την ενθάρρυνση σημαντικών βελτιώσεων στον τομέα της ασφάλειας σε σχέση με τη σχεδίαση νέων αυτοκινήτων. Επισκεφθείτε τον ιστότοπό μας: [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)

Οι βαθμολογίες Euro NCAP αφορούν αποκλειστικά σε οχήματα των προδιαγραφών με τις οποίες αυτά προσφέρονται στην Ευρώπη. Οι βαθμολογίες δεν ισχύουν απαραίτητα για μοντέλα που προσφέρονται σε άλλες περιοχές, ακόμη και αν αυτά πωλούνται με την ίδια ονομασία, καθώς οι προδιαγραφές παραγωγής και ο εξοπλισμός ενδέχεται να διαφέρουν.