ಈ ಪಟ್ಟಿಗೆ ತಲೆ ಬಾಗಿತು. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಚೌಕಾಶಿಗಳ ನಂತರ 'ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ' ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಿದ್ದು 1997ರಲ್ಲಿ. ಆ 'ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ'ಗೆ 'ಯೂರೋಪ್ ನ್ಯೂ ಕಾರ್ ಅಸೆಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಪ್ರೋಗ್ರಾಂ' (ಯೂರೋ ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ) ಎಂದು ನಾಮಕರಣ ಮಾಡಲಾಯಿತು.

'ಕ್ರಾಶ್ ಟೆಸ್ಟ್' ಅಗ್ನಿಪರೀಕ್ಷೆ

1998ರಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಕ್ರಾಶ್‌ಟೆಸ್ಟ್ ಅನ್ನು ಹೊಸ ನಿಯಮಗಳಡಿ ನಡೆಸಲಾಯಿತು. ಯೂರೋಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನಪ್ರಿಯತೆ ಪಡೆದಿದ್ದ ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟವಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಕಾರುಗಳಲ್ಲಿ ಬಹುತೇಕ ಎಲ್ಲವೂ ಈ ಕ್ರಾಶ್‌ಟೆಸ್ಟ್ ಅನ್ನು ಪಾಸು ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾದವು. ಎಲ್ಲಾ ಕಾರುಗಳೂ ಕ್ರಾಶ್‌ಟೆಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ 0 ಸ್ಟಾರ್ ರೇಟಿಂಗ್ ಪಡೆದವು. ಒಂದೆರಡು ವರ್ಷಗಳು ಕಳೆದರೂ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬದಲಾಗದೇ ಇದ್ದ ಕಾರಣಕ್ಕೆ, ಯೂರೋಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟವಾಗುವ ಕಾರುಗಳು ಕನಿಷ್ಠ 3 ಸ್ಟಾರ್ ರೇಟಿಂಗ್ ಪಡೆದಿರಬೇಕು ಎಂಬ ಷರತ್ತನ್ನು 2000 ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಆನಂತರ ಸುರಕ್ಷಿತ ಕಾರುಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸುವತ್ತ ಕಾರು ತಯಾರಕರ ಒಕ್ಕೂಟ ಕಾರ್ಯಪ್ರವೃತ್ತವಾಯಿತು, ಸುರಕ್ಷಿತ ಕಾರುಗಳು ಯೂರೋಪ್‌ನ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ಇಳಿದವು.

ಯೂರೋಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿಯಾದ ಈ ಮಾದರಿಗೆ ವಿಶ್ವಸಂಸ್ಥೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿತು. 'ಯೂರೋ ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ' ಜತೆಗೆ 'ಗ್ಲೋಬಲ್ ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ' ಎಂಬ ಮತ್ತೊಂದು ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿ ಅತಿಹೆಚ್ಚು ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟವಾಗುವ ಮತ್ತು ಅತ್ಯಂತ ಜನಪ್ರಿಯ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯಿಂದ ಖರೀದಿಸಿ, ಕ್ರಾಶ್‌ಟೆಸ್ಟ್‌ಗೆ ಒಳಪಡಿಸುವ ಪರಿಪಾಟ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಮೊದಲು ಅಮೆರಿಕದಲ್ಲಿ, ನಂತರ ಕೆನಡಾ, ನಂತರ ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯಾ, ಆನಂತರ ನ್ಯೂಜಿಲೆಂಡ್ – ಹೀಗೆ ಕ್ರಾಶ್‌ಟೆಸ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಕನಿಷ್ಠ 3 ಸ್ಟಾರ್ ರೇಟಿಂಗ್ ಪಡೆದ ಕಾರುಗಳಷ್ಟೇ ಮಾರಾಟವಾಗಬೇಕು ಎಂಬ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಹಲವು ದೇಶಗಳು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡವು.

2010ರ ನಂತರ ಏಷ್ಯಾದ ದೇಶಗಳಲ್ಲೂ ಈ ಪರಿಪಾಟ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ 'ಏಷಿಯಾನ್ ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ' ಎಂಬ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಏಷ್ಯಾದ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟವಾಗುವ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸುವ ಕೆಲಸವನ್ನು ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಭಾರತದಿಂದ ಬೇರೆ ದೇಶಗಳಿಗೆ ರಫ್ತಾಗುವ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಸಂಸ್ಥೆ ಪರೀಕ್ಷೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ, ಏಷ್ಯಾದ ಬೇರೆ ದೇಶಗಳಿಂದ ಭಾರತಕ್ಕೆ ರಫ್ತಾಗುವ ಮತ್ತು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಮಾರಾಟವಾಗುವ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಈ ಪರೀಕ್ಷೆಗಳಿಂದ ದೂರ ಇಡಲಾಗಿತ್ತು. 'ಯೂರೋ ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ' ಮತ್ತು 'ಗ್ಲೋಬಲ್ ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ'ಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ, 'ಏಷಿಯಾನ್ ಎನ್‌ಸಿಎಪಿ'ಯ ನಿಯಮಗಳು ಸಡಿಲವಾಗಿದ್ದವು.

ಭಾರತಕ್ಕಾಗಿ ಸುರಕ್ಷಿತ ಕಾರ್‌ಗಳು

ಭಾರತದಲ್ಲೂ ರಸ್ತೆ ಅಪಘಾತಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಜನರು ಮೃತಪಡುತ್ತಿದ್ದ ಕಾರಣ, ಇಲ್ಲಿಯೂ