

Brüssel, 17.5.2018
SWD(2018) 191 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitsitud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse määrust (EL) 2018/... ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009

{COM(2018) 286 final} - {SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final}

Kommenteeritud kokkuvõte

Mõjuhinnang üldist ohutust käsitleva määruse (EÜ) nr 661/2009 ja jalakäijate ohutust käsitleva määruse (EÜ) nr 78/2009 läbivaatamise kohta

NB! Kommenteeritud kokkuvõtte kogupikkus ei tohiks ületada kahte lehekülge (1 500 tähemärki/lk)

A. Vajadus meetmete järele

Miks? Mis on lahendamist vajav probleem? Kuni 11 rida

Liiklusohutust käsitletakse ELis terviklikul viisil (nt nõuete täitmise tagamine, sõidukoolitus, taristu ja sõidukite ohutus). Alates 2001. aastast on liiklusõnnetuste ohvrite arv märkimisväärselt vähenenud. Viimasel ajal on aga täheldatud seisakut. Mõnes liikmesriigis on see arv mitmel järjestikusel aastal isegi suurenenud. Arvatakse, et ilma uute üldise liiklusohutuse algatusteta ei suuda praegune käsitusviis enam tasakaalustada suureneva liiklusmahu mõju ohutusele. Kuna aastast leiab endiselt aset üle 26 000 surmajuhtumi ja peaaegu 250 000 raskete vigastustega õnnetust, tuleb selles valdkonnas kaaluda uusi meetmeid. Paremini tuleb kaitsta vähekaitstud liiklejaid, st jalakäijaid, jalgrattureid ning väikest kasvu ja eakaid inimesi. Teised tähelepanu pälvivad küsimused on seotud näiteks linnamaasturite kokkupõrkekatsete eranditega ning elektrisõidukite osakaalu eeldatava suurenemise ja selle ohutusriskidega. Üldiselt on neid eesmärke võimalik saavutada mitut poliitikavaldkonda (nt taristu, koolitus) muutes ja käesoleva konkreetse algatuse puhul sõidukite ohutusseadmete täiustamisega, tingimusel et see käsitusviis on kõikide asjaomaste sõidukikategooriate puhul ühtne.

Mida selle algatusega loodetakse saavutada? Kuni 8 rida

Üldeesmärk: kas õnnetusi täielikult vältida ja seega vähendada nende koguarvu või leevendada vältimatute õnnetuste tagajärgi, et igal juhul oleks vähem surmajuhtumeid ja raskeid vigastusi.

Erieesmärk nr 1: teha seda sõidukitevaheliste ning sõidukite ja muude takistuste vaheliste õnnetuste puhul.

Erieesmärk nr 2: teha seda sõidukite ja jalakäijate/jalgratturite vaheliste õnnetuste puhul.

Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus? Kuni 7 rida

Kui liikmesriigid võtaksid liiklusohutuse probleemide lahendamiseks meetmeid igaüks oma riigi tasandil eraldi, kehtestades sõidukite ohutusnäitajate suhtes konkreetset ühtlustamata lisanõuded, tekiks eelkõige risk luua takistusi mootorsõidukite vabale liikumisele liidus, mis mõjutaks negatiivselt nii kodanikke kui ka majandustegevuses osalejaid. Peale selle võimaldavad ELi tasandi meetmed kohaldada tulemuslikumat käsitusviisi, mis on integreeritud muude ELi liiklusohutuse põhimõtetega, mis on kehtestatud kolmanda liikuvuse paketi raames.

B. Lahendused

Milliseid seadusandlikke ja mitteseadusandlikke poliitikavariante on kaalutud? Kas on olemas eelistatud variant? Miks? Kuni 14 rida

Kaalutud on kolme kumulatiivset seadusandlikku poliitikavarianti, samal ajal kui iseregulatsioonil põhinevast käsitusviisist loobuti juba alguses. Mitteseadusandlikke poliitikavariante ei ole kaalutud. Poliitikavariandid on järgmised:

- 1) väljaarendatud ja laialdaselt kasutatavate ohutusseadiste üleüldine kasutuselevõtt;
- 2) laialdaselt kasutatavate ja harvemini kasutatavate ohutusseadiste lisamine standardvarustusse;
- 3) kõikide innovatsiooni soodustavate ohutusseadiste kasutuselevõtt.

Kõikide poliitikavariantide raames kaaluti mitme sõidukite ohutuse alase õigusakti vastuvõtmist, millest igaüks käsitleb konkreetset ohutusküsimust, kuid esimese variandi käsitleti kõige vähem ja kolmanda variandi raames kõige rohkem ohutusvaldkondi ja -küsimusi. Üldiselt hõlmab esimene poliitikavariant tulemuslikke meetmeid ja tehnoloogiad, mis on juba laialdaselt kasutatavad hulgalaiatarbeautodel. Teise poliitikavariandi puhul lisandub erilise tähelepanu pööramine potentsiaalsetele tehnoloogiatele, mille kasutuselevõtt eeldab, et sõidukitootjad läheksid veidi kaugemale sellest, mis on turul praegu kättesaadav muude kui madalama hinnaklassi sõidukite puhul. Kõikide sõidukikategooriate puhul eelistatakse kolmandat poliitikavarianti. Selle poliitikavariandi abil välditakse sõitjate, jalakäijate ja jalgratturite surmajuhtumeid ja raskeid vigastusi eeldatavasti kõige rohkem ja seda üldiselt vastuvõetavate kuludega. See tagab ka kõikide sõidukikategooriate ühetaolise ja mittediskrimineeriva käsitlemise.

Kes millist varianti toetab? Kuni 7 rida

Sõidukitootjad toetavad selgelt esimest poliitikavarianti, sest sellel on uutele sõidukimudelitele kõige väiksem mõju, tuues siiski vastuvõetavat ohutusalast kasu, eriti kergsõidukitele. Nad peavad võimalikuks toetada ka teist poliitikavarianti, välja arvatud mõnda meedet, mille tulemuslikkuses nad kahtlevad. Kolmandat poliitikavarianti toetavad Euroopa Parlament, liikmesriigid, ohutust propageerivad rühmad, tarniv tööstus ja näib, et ka üldsus.

C. Eelistatud poliitikavariandi mõju**Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised? Kuni 12 rida**

Hindamisperioodil (2012–2037) on eelistatud kolmandal poliitikavariandil võrreldes stsenaariumiga, mille puhul sõidukite ohutusnõuete tõhustamiseks seadusandlikke meetmeid ei võeta, eeldatavasti järgmine mõju.

Ärahoitud surmajuhtumid: 24 794, mis tähendab sõitjate puhul (laup-, külg- ja tagantkoppõrked) 16 % vähenemist ning jalakäijate ja jalgratturite puhul (löögi saamine sõiduki esiosalt, küljelt või tagaosalt) 14,4 % vähenemist.

Ärahoitud rasked vigastused: 140 740

Kasu nüüdisväärtus: 72,8 miljardit eurot

Eelistatud poliitikavariandi mõju sõidukikasutajatele, jalakäijatele, jalgratturitele, sõidukite seadmete tootjatele ja liikmesriikidele hinnatakse kõikidel juhtudel väga positiivseks.

Mõjude võrdlus näitab sõitjate ohutuse ning jalakäijate ja jalgratturite kaitse märkimisväärset suurenemist. Tarniv tööstus saab kasu ohutussüsteemide ja -seadiste müügi suurenemisest ning toetatud uuenduslikest tehnoloogiatest ning teadus- ja arendustegevusest. Tarbijad võivad saada kasu väiksematest kindlustusmaksetest. Liikmesriikides võivad väheneda vajadus hädaabiteenuste järele ja liiklusummikud.

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud? Kuni 12 rida

Hindamisperioodil (2021–2037) on eelistatud kolmandal poliitikavariandil eeldatavasti järgmine mõju.

Kulude nüüdisväärtus: 57,4 miljardit eurot

Eelistatud poliitikavariandi mõju sõidukitootjatele hinnatakse väga negatiivseks selle kulude ja jõupingutuste tõttu, mida tootjatel tuleb teha sõidukite ohutustaseme parandamiseks.

Sõidukitootjate kulude esialgne suurenemine, mis aja jooksul väheneb, on hinnanguliselt 516 eurot sõiduauto, 521 eurot kaubiku ja väikese tarbesõiduki, 970 eurot bussi ja 1 013 eurot veoauto kohta. Varasemate andmete põhjal ei kanna neid kulusid tõenäoliselt täielikult lõpptarbijale. Sõidukikasutajaid võivad siiski ees oodata suuremad remondikulud.

Milline on mõju ettevõtjatele, VKEdele ja mikroettevõtjatele? Kuni 8 rida

Olulist mõju VKEdele oodata ei ole, ehkki mõned neist võivad saada kasu suurenenud nõudlusest, kui nad kuuluvad tarniva tööstuse väärtusahelasse. Sõidukeid ostvaid VKEsid võivad ees oodata kõrgemad ostuhinnad, kuigi eeldatavasti seda ei juhtu (vt eespool). VKEd, kes kasutavad väikeseid tarbesõidukeid töötajate, tööriistade, pakendite jm veoks, saavad kasu võrdsest nõutud sõidukite ohutustasemest.

Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele? Kuni 4 rida

Märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele oodata ei ole.

Kas on oodata muud olulist mõju? Kuni 6 rida

Ei ole. Kuigi algatusel on eeldatavasti ka teatav keskkonnamõju, ei ole see tõenäoliselt oluline.

D. Järeelmeetmed**Millal poliitika läbi vaadatakse? Kuni 4 rida**

Selleks, et uus määrus oleks asjakohane ka tulevikus, peaks sõidukite ohutuseeskirjade läbivaatamine olema dünaamilisem, st võtma arvesse tehnika üldist arengut ja uute ohutusega seotud vajaduste ilmnemist. Sellega seoses kalduvad UNECE kaudu toimuv rahvusvaheline reguleeriv tegevus ja sage vajadus kõnealuseid eeskirju kohandada seda läbivaatamisprotsessi automaatselt esile kutsuma.