



Brišēlē, 17.5.2018.
SWD(2018) 191 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

**par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem
paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai
attiecībā uz to vispārīgo drošību un braucēju un neaizsargāto satiksmes dalībnieku
aizsardzību, ar ko groza Regulu (ES) 2018/... un atceļ Regulu (EK) Nr. 78/2009, (EK)
Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009**

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

Kopsavilkuma lapa

Ietekmes novērtējums par *Vispārējās drošības regulas (EK) Nr. 661/2009 un Gājēju drošības regulas (EK) Nr. 78/2009 pārskatīšanu*

PIEZĪME. Nemiet vērā, ka kopsavilkuma lapas teksta kopējais garums nedrīkst pārsniegt divas lappuses (1500 rakstzīmju vienā lappusē)!

A. Rīcības nepieciešamība

Pamatojums. Risināmā problēma (ne vairāk kā 11 rindas)

Satiksmes drošības jautājums ES tiek risināts, izmantojot integrētu pieeju (izpildes panākšana, transportlīdzekļu vadītāju apmācība, infrastruktūra un transportlīdzekļu drošība u. c.). Kopš 2001. gada ceļu satiksmes negadījumu skaits ir ievērojami samazinājies. Pēdējā laikā šis rādītājs saglabājas nemainīgs. Dažas dalībvalstis pat ziņo, ka šādu negadījumu skaits vairākus gadus pēc kārtas ir palielinājies. Ja nebūs jaunu iniciatīvu ceļu satiksmes drošības jomā kopumā, sagaidāms, ka pašreizējās pieejas ietekme uz drošību vairs nevarēs kompensēt satiksmes intensitātes pieaugumu. Tā kā joprojām katru gadu vairāk nekā 26 000 cilvēku iet bojā ceļu satiksmes negadījumos un gandrīz 250 000 tiek smagi ievainoti, ir jāapsver jaunas darbības šajā jomā. Attiecībā uz satiksmes dalībniekiem — ir labāk jāaizsargā neaizsargātākie satiksmes dalībnieki, t. i., gājēji, riteņbraucēji, kā arī neliela auguma personas un veci cilvēki. Tiek izskatīti arī citi jautājumi: izņēmumi saistībā ar apvidus automobiļiem (SUV) sadursmes testiem, paredzamā transportlīdzekļu parka elektrifikācija un saistītie drošības riski u. c. Kopumā šos mērķus var sasniegt, veicot uzlabojumus vairākās politikas jomās (infrastruktūra, apmācība u. c.) un — šīs konkrētās iniciatīvas gadījumā — uzlabojot transportlīdzekļu drošības elementus, ja šī pieeja ir saskaņota visām attiecīgajām transportlīdzekļu kategorijām.

Mērķi, ko paredzēts sasniegt ar šo iniciatīvu (ne vairāk kā 8 rindas)

Vispārējais mērķis: vai nu pilnībā novērst negadījumus un tā samazināt to kopējo skaitu, vai arī samazināt nenovērstu negadījumu smagumu, lai jebkurā gadījumā būtu mazāk bojāgājušo un smagi ievainoto.

Konkrētais mērķis Nr. 1: sasniegt iepriekš minēto sadursmēs starp transportlīdzekļiem vai starp transportlīdzekļiem un citiem šķēršļiem.

Konkrētais mērķis Nr. 2: sasniegt iepriekš minēto sadursmēs starp transportlīdzekļiem un gājējiem/riteņbraucējiem.

ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (ne vairāk kā 7 rindas)

Ja darbības ceļu satiksmes drošības problēmu risināšanai dalībvalstis veiku individuāli valsts līmenī, piemērojot īpašas nesaskaņotas un papildu transportlīdzekļu drošības veiktspējas prasības, pastāv īpašs risks, ka tiktu radīti šķēršļi mehānisko transportlīdzekļu brīvai aprītei Savienībā, nelabvēlīgi ietekmējot pilsoņus un uzņēmējus. Turklāt rīcība ES līmenī nodrošina efektīvāku pieeju, ko var integrēt citās ES ceļu satiksmes drošības politikas jomās Trešās mobilitātes paketes kontekstā.

B. Risinājumi

Apsvērtie leģislatīvie un neleģislatīvie politikas risinājumi. Vēlamais risinājums. Pamatojums (ne vairāk kā 14 rindas)

Tika apsvērti trīs leģislatīvi un būtībā kumulatīvi risinājumi, savukārt pašregulējuma pieeja tika atmesta jau pašā sākumā. Neleģislatīvi politikas risinājumi netika apsvērti. Minētie risinājumi ir šādi:

- 1) nobriedušu un plaši pieejamu drošības elementu vispārīgāšana;
- 2) plaši pieejamu un mazāk pieejamu drošības elementu kā standarta aprīkojuma ieviešana;
- 3) inovāciju veicinoša pilna drošības elementu kopuma ieviešana.

Visos politikas risinājumos tika apsvērti dažādi tiesību akti transportlīdzekļu drošības jomā, no kuriem katrs attiecas uz īpašu drošības jautājumu, turklāt vismazāk drošības jomu un jautājumu ir aplūkots 1. risinājumā, bet visvairāk — 3. risinājumā. Kopumā 1. risinājums attiecas uz efektīviem pasākumiem un tehnoloģijām, kas jau ir plaši pieejami daudzos standarta automobiļos. Savukārt 2. risinājums ir īpaši vērstas uz iespējamām tehnoloģijām, kuru ieviešanai no transportlīdzekļu ražotājiem tiktu prasīts vairāk, nekā pašlaik ir pieejams tirgū transportlīdzekļiem, kas nav zemākās klases transportlīdzekļi. Vēlamais risinājums attiecībā uz visām kategorijām ir 3. risinājums. Paredzams, ka ar šo risinājumu ar kopumā pieņemamām izmaksām tiks maksimāli samazināts tādu bojāgājušo un smagi ievainoto skaits, kas ir transportlīdzekļu braucēji, gājēji un riteņbraucēji. Tas arī nodrošina vienveidīgu un nediskriminējošu pieeju attiecībā uz visām transportlīdzekļu kategorijām.

Atbalsts konkrētiem risinājumiem (ne vairāk kā 7 rindas)

Transportlīdzekļu ražošanas nozare nepāprotami atbalsta 1. risinājumu, jo tas vismazāk ietekmē jaunus transportlīdzekļu modeļus, tomēr uzrāda pieņemamus ieguvumus drošības ziņā, jo īpaši attiecībā uz vieglajiem transportlīdzekļiem. Minētā nozare varētu atbalstīt arī 2. risinājumu, izņemot dažus pasākumus, kuru efektivitāti tā apšauba. Savukārt 3. risinājumu atbalsta Eiropas Parlaments, dalībvalstis, drošības konsultantu grupas, piegādātāju nozare un, šķiet, arī sabiedrība kopumā.

C. Vēlamā risinājuma ietekme**Ieguvumi no vēlamā risinājuma īstenošanas (ja tāda nav, — no galveno risinājumu īstenošanas) (ne vairāk kā 12 rindas)**

Paredzams, ka izvērtējamajā periodā (2021.–2037. g.) vēlamā 3. risinājuma ietekme būtu šāda, salīdzinot ar scenāriju, ja netiek veikta leģislatīva darbība transportlīdzekļu drošības prasību pastiprināšanai: novērstie bojāejas gadījumi: 24 794, tostarp transportlīdzekļu braucēju bojāejai samazinoties par 16,0 % (frontālos, sānu vai aizmugures triecienos) un gājēju un riteņbraucēju bojāejai — par 14,4 % (triecienos pret transportlīdzekļa priekšējo daļu, sānu vai aizmuguri); novērstie smagi ievainojumi: 140 740; pašreizējā ieguvuma vērtība: EUR 72,8 miljardi.

Vēlamā risinājuma ietekme uz transportlīdzekļu lietotājiem, gājējiem, riteņbraucējiem, aprīkojuma ražotājiem un dalībvalstīm visos gadījumos ir novērtēta kā īpaši labvēlīga.

Ietekmes salīdzinājums liecina, ka būtiski uzlabotos transportlīdzekļu braucēju drošība, kā arī gājēju un riteņbraucēju aizsardzība. Piegādātāju nozarei ieguvumu radītu drošības sistēmu un sastāvdaļu pārdošanas pieaugums un inovatīvu tehnoloģiju, kā arī pētniecības un izstrādes darbību veicināšana. Patērētāji var gūt labumu no apdrošināšanas prēmiju samazināšanās. Dalībvalstis varētu konstatēt, ka samazinās neatliekamās medicīniskās palīdzības pakalpojumu pieprasījums un satiksmes pārslodze.

Vēlamā risinājuma (ja tāds ir, pretējā gadījumā — galveno risinājumu) izmaksas (ne vairāk kā 12 rindas)

Paredzams, ka izvērtējamajā periodā (2021.–2037. g.) vēlamā 3. risinājuma ietekme būtu šāda: pašreizējā izmaksu vērtība: EUR 57,4 miljardi.

Vēlamā risinājuma ietekme uz transportlīdzekļu ražotājiem tiek vērtēta kā īpaši nelabvēlīga, jo viņiem radīsies izmaksas un būs jāveic pasākumi, lai uzlabotu transportlīdzekļu drošības veiktspēju.

Aplēstais sākotnējais izmaksu palielinājums, kas laika gaitā samazināsies, transportlīdzekļa ražotājam ir EUR 516 par katru vieglo automobili, EUR 521 par furgonu un vieglo komerciālo transportlīdzekli, EUR 970 par autobusu un EUR 1013 par kravas automobili. Vēsturiskie dati liecina, ka ir maz ticams, ka šīs izmaksas tiks pilnībā novirzītas uz tiešo patērētāju. Taču transportlīdzekļu lietotājiem var palielināties transportlīdzekļu remonta izmaksas.

Ietekme uz uzņēmumiem, MVU un mikrouzņēmumiem (ne vairāk kā 8 rindas)

Nav paredzama būtiska ietekme uz MVU, lai gan daži var gūt labumu no lielāka pieprasījuma, ja tie ir daļa no piegādātāju nozares vērtības ķēdes. MVU, kas iegādājas transportlīdzekļus, var palielināties iegādes izmaksas, lai gan tas netiek prognozēts (sk. iepriekš). MVU, kas izmanto vieglos komerciālos transportlīdzekļus darbinieku, instrumentu, paku utt. transportēšanai, gūs labumu no tā, ka transportlīdzekļu drošības veiktspēja atbildīs prasītajam līmenim.

Vai būs būtiska ietekme attiecībā uz valstu budžetiem un pārvaldes iestādēm? (ne vairāk kā 4 rindas)

Nav paredzams, ka būs būtiska ietekme attiecībā uz valstu budžetiem un pārvaldes iestādēm.

Cita būtiska ietekme (ne vairāk kā 6 rindas)

Nav. Lai gan ir sagaidāms, ka iniciatīvai būs arī zināma ietekme uz vidi, tā nebūs būtiska.

D. Turpmākā rīcība**Politikas pārskatīšanas termiņš (ne vairāk kā 4 rindas)**

Lai jaunā regula atbilstu nākotnes vajadzībām, tika uzskatīts, ka ir atbilstošāk jebkādu šo transportlīdzekļu drošības noteikumu pārskatīšanu aplūkot dinamiskāk, proti, saistībā ar vispārējo tehnikas attīstību un jaunu drošības vajadzību rašanos. Šajā kontekstā ar UNECE starpniecību īstenotās starptautiskās regulatīvās norises, kā arī biežā vajadzība pielāgot šos noteikumus liecina, ka šis pārskatīšanas process ir jāierosina automātiski.