KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.5.2018r.
SWD(2018) 191 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/... oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009

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

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków *przeglądu rozporządzenia (WE) nr 661/2009 w sprawie bezpieczeństwa ogólnego i rozporządzenia (WE) nr 78/2009 w sprawie bezpieczeństwa pieszych* **UWAGA: Należy pamiętać, że objętość całego streszczenia oceny skutków nie powinna przekroczyć dwóch stron (po 1500 znaków/stronę).**
A. Zasadność działań
Dlaczego należy podjąć działania? Na czym polega problem? Maksymalnie 11 wierszy
Podejście do kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE jest zintegrowane (obejmuje m.in. egzekwowanie wymogów, szkolenie kierowców, infrastrukturę i bezpieczeństwo pojazdów). Od 2001 r. znacząco zmniejszono liczbę ofiar wypadków drogowych. W ostatnim czasie zaobserwowano jednak stagnację. Niektóre państwa członkowskie zgłosiły nawet wzrost liczby ofiar w kilku kolejnych latach. Przewiduje się, że bez ogólnych nowych inicjatyw na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego skutki obecnego podejścia w zakresie bezpieczeństwa nie mogą już dłużej rekompensować wzrostu natężenia ruchu. Zważywszy, że rocznie w wypadkach drogowych nadal ginie ponad 26 000 osób, a niemal 250 000 odnosi poważna obrażenia, należy rozważyć podjęcie nowych działań w tej dziedzinie. Jeżeli chodzi o uczestników ruchu drogowego, istnieje potrzeba lepszej ochrony tych osób, które są bardziej narażone, tj. pieszych, rowerzystów, osób niskiego wzrostu i osób starszych. Inne kwestie, na które należy zwrócić uwagę, wiążą się m.in. z odstępstwami od testów wypadkowych w przypadku samochodów typu SUV i oczekiwaną elektryfikacją floty pojazdów i związanych z tym zagrożeń dla bezpieczeństwa. Ogólnie rzecz biorąc, cele te można osiągnąć dzięki udoskonaleniom w kilku obszarach polityki (np. infrastrukturze, szkoleniu), a w przypadku tej konkretnej inicjatywy – dzięki ulepszeniu elementów bezpieczeństwa pojazdu, pod warunkiem że podejście takie jest spójne w odniesieniu do wszystkich istotnych kategorii pojazdu.
Jaki jest cel inicjatywy? Maksymalnie 8 wierszy
Cel ogólny: Całkowite uniknięcie wypadków i tym samym obniżenie ich ogólnej liczby albo zmniejszenie dotkliwości wypadków, których nie udało się uniknąć, tak aby w każdym takim przypadku było mniej ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń. *Cel szczegółowy 1: Osiągnięcie celu ogólnego w odniesieniu do wypadków z udziałem pojazdów lub wypadków z udziałem pojazdów i innych przeszkód.* *Cel szczegółowy 2: Osiągnięcie celu ogólnego w odniesieniu do wypadków z udziałem pojazdów i pieszych/rowerzystów.*
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE? Maksymalnie 7 wierszy
Gdyby działania mające na celu rozwiązanie problemów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego miały być podejmowane indywidualnie przez państwa członkowskie na poziomie krajowym przez nałożenie szczególnych niezharmonizowanych i dodatkowych wymagań dotyczących wyników pojazdów w zakresie bezpieczeństwa, istniałoby istotne ryzyko stworzenia przeszkód dla swobodnego przepływu pojazdów silnikowych w Unii, negatywnie wpływające na obywateli oraz na podmioty gospodarcze. Ponadto działania na poziomie UE pozwalają na skuteczniejsze podejście zintegrowane z innymi politykami UE dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście trzeciego pakietu mobilności.

B. Rozwiązania
Jakie warianty legislacyjne i nielegislacyjne rozważono? Czy wskazano preferowany wariant? Dlaczego należy podjąć działania? Maksymalnie 14 wierszy
Rozważono trzy warianty legislacyjne o charakterze kumulacyjnym, natomiast podejście samoregulacyjne odrzucono na wczesnym etapie. Nie rozważano nielegislacyjnych wariantów polityki. Warianty są następujące: 1) upowszechnienie dojrzałych i szeroko dostępnych elementów bezpieczeństwa; 2) wprowadzenie szeroko dostępnych i mniej dostępnych elementów bezpieczeństwa jako wyposażenia standardowego; 3) wprowadzenie pełnego zestawu elementów bezpieczeństwa sprzyjających innowacjom. *Wszystkie warianty polityki uwzględniają różne akty prawne dotyczące bezpieczeństwa pojazdów, przy czym każdy z tych wariantów odnosi się do konkretnej kwestii bezpieczeństwa – wariant 1 obejmuje najmniej, a wariant 3 najwięcej obszarów i kwestii w zakresie bezpieczeństwa. Ogólnie rzecz biorąc, pierwszy wariant*

obejmuje skuteczne środki i technologie, które są już szeroko dostępne w wielu popularnych samochodach. W drugim wariancie dodatkowo szczególnie skoncentrowano się na potencjalnych technologiach, które wymagają, aby producenci pojazdów wykroczyli poza technologie dostępne obecnie na rynku w przypadku pojazdów, które nie są przeznaczone dla osób początkujących. Preferowanym wariantem dla wszystkich kategorii jest wariant 3. Oczekuje się, że wybór tego wariantu umożliwi zapobiegnięcie najwyższej liczbie ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w przypadku osób znajdujących się w pojeździe, pieszych i rowerzystów przy akceptowalnym koszcie ogólnym. Wybór tego wariantu zapewnia również spójne i niedyskryminujące podejście do wszystkich kategorii pojazdów.

Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów? Maksymalnie 7 wierszy

Sektor produkcji pojazdów wyraźnie popiera wariant 1, ponieważ pociąga on za sobą najmniej skutków dla nowych modeli pojazdów przy jednocześnie akceptowalnych korzyściach w zakresie bezpieczeństwa – w szczególności w przypadku pojazdów lekkich. Sektor ten mógłby także poprzeć wariant 2, z wyjątkiem kilku środków, których skuteczność kwestionuje. Wariant 3 popierają Parlament Europejski, państwa członkowskie, grupy doradcze ds. bezpieczeństwa, sektor dostaw i wydaje się, że również ogół społeczeństwa.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów? Maksymalnie 12 wierszy

Przewiduje się, że w okresie objętym oceną (lata 2021–2037) preferowany wariant 3 będzie miał następujące skutki w porównaniu ze scenariuszem, w którym nie podejmuje się żadnego działania legislacyjnego w zakresie wzmacniania wymogów bezpieczeństwa pojazdów:
zapobiegnięcie ofiarom śmiertelnym: w przypadku 24 794 osób, z uwzględnieniem osób znajdujących się w pojeździe (w razie zderzeń czołowych, bocznych i tylnych) – zmniejszenie o 16,0 % – oraz pieszych i rowerzystów (uderzonych przez przednią, boczną lub tylną część pojazdu) – zmniejszenie o 14,4 %;
zapobiegnięcie poważnym obrażeniom: w przypadku 140 740 osób;
wartość bieżąca korzyści: 72,8 mld EUR.
Skutki preferowanego wariantu dla użytkowników pojazdów, pieszych, rowerzystów, producentów sprzętu i państw członkowskich we wszystkich przypadkach określono jako zdecydowanie pozytywne.
Porównanie tych skutków pokazuje znaczące zwiększenie bezpieczeństwa osób znajdujących się w pojeździe, jak również ochrony pieszych i rowerzystów. Sektor dostaw odnosi korzyści ze zwiększonej sprzedaży systemów i elementów bezpieczeństwa oraz z zachęcania do stosowania innowacyjnych technologii i działań w zakresie badań i rozwoju. Konsumenci mogą czerpać korzyści z obniżonych składek ubezpieczeniowych. Państwa członkowskie mogą obserwować zmniejszenie zapotrzebowania na usługi służb ratunkowych i zmniejszone zagęszczenie ruchu.

Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów? Maksymalnie 12 wierszy

Przewiduje się, że w okresie objętym oceną (lata 2021–2037) preferowany wariant 3 będzie miał następujący skutek:
wartość bieżąca kosztów: 57,4 mld EUR.
Wpływ preferowanego wariantu na producentów pojazdów ocenia się jako wysoce negatywny ze względu na koszty, które producenci muszą ponieść, i starania, jakie muszą poczynić, aby poprawić wyniki w zakresie bezpieczeństwa pojazdów po swojej stronie.
Początkowy wzrost kosztów, które z czasem się zmniejszają, dla producenta pojazdów szacuje się na 516 EUR w przypadku samochodu osobowego, 521 EUR w przypadku samochodu dostawczego i lekkiego pojazdu użytkowego, 970 EUR w przypadku autobusu i 1013 EUR w przypadku samochodu ciężarowego. Dane historyczne pokazują, że nie jest prawdopodobne, iż koszty te zostaną w całości przeniesione na konsumenta końcowego. Użytkownicy pojazdów mogą jednak ponosić wyższe koszty napraw.

Jakie będą skutki dla przedsiębiorstw, MŚP i mikroprzedsiębiorstw? Maksymalnie 8 wierszy

Nie przewiduje się żadnych znacznych skutków dla MŚP, chociaż niektóre MŚP mogą czerpać korzyści ze zwiększonego popytu, jeżeli należą do łańcucha wartości sektora dostaw. Możliwe, że MŚP nabywające pojazdy będą ponosić wyższe ceny zakupu, chociaż nie jest to oczekiwane (zob. powyżej). MŚP używające lekkich pojazdów użytkowych do przewożenia pracowników, narzędzi, opakowań itd. będą czerpać korzyści z takiego samego poziomu wymaganych wyników w zakresie bezpieczeństwa pojazdów.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych? Maksymalnie 4 wierszy

Nie przewiduje się znaczących skutków dla budżetów i administracji krajowych.

Czy wystąpią inne znaczące skutki? Maksymalnie 6 wierszy

Nie. Przewiduje się, że przedmiotowa inicjatywa będzie miała również pewien wpływ na środowisko, ale oczekuje się, że wpływ ten nie będzie znaczący.
D. Działania następcze
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki? Maksymalnie 4 wierszy
Uważa się, że w celu sprawienia, aby to nowe rozporządzenie było aktualne przez długi czas, bardziej odpowiednie będzie podejście do każdego przeglądu przedmiotowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów w sposób bardziej dynamiczny, mianowicie w powiązaniu z ogólnym postępem technicznym i przypadkami wystąpienia nowych potrzeb w zakresie bezpieczeństwa. W tym kontekście wydaje się, że międzynarodowe zmiany regulacyjne wprowadzone przez EKG ONZ, jak również częsta potrzeba dostosowywania tych przepisów automatycznie skutkują rozpoczęciem wspomnianego procesu przeglądu.