



Bruxelas, 17.5.2018  
SWD(2018) 191 final

## **DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO**

### **RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

*que acompanha o documento*

**relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/... e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009**

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

## Ficha de síntese

Avaliação de impacto da *Revisão do Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativo à segurança geral e do Regulamento (CE) n.º 78/2009 relativo à proteção dos peões*

**NOTA: Importa notar que a extensão total da ficha de síntese não deve ser superior a duas páginas (de 1 500 caracteres por página)**

### A. Necessidade de agir

**Porquê? Qual é o problema em causa?** Máximo de 11 linhas

A União Europeia tem uma abordagem integrada da segurança rodoviária (por exemplo, aplicação da regulamentação, formação de condutores, infraestruturas e segurança dos veículos). Desde 2001, o número de mortes na estrada diminuiu significativamente. Recentemente, contudo, esse número tem vindo a estabilizar. Aliás, alguns Estados-Membros registaram mesmo um aumento durante vários anos consecutivos. É de prever que, na ausência de novas iniciativas em matéria de segurança rodoviária em geral, os efeitos da atual abordagem para a segurança deixem de ser suficientes para compensar o crescente volume de tráfego. Com números anuais ainda superiores a 26 000 vítimas mortais e quase 250 000 feridos graves nas estradas, impõe-se a tomada de novas medidas neste domínio. Em termos de utentes da estrada, é imperativo assegurar uma melhor proteção aos mais vulneráveis, ou seja, aos peões, aos ciclistas, às pessoas de pequena estatura e aos mais idosos. Outras questões a considerar prendem-se, por exemplo, com a isenção dos SUV dos ensaios de colisão e com a eletrificação prevista da frota de veículos, bem como com os riscos que tal acarreta em termos de segurança. De um modo geral, estes objetivos podem ser alcançados através de melhorias em diversos domínios (nomeadamente, infraestruturas, formação, etc.) e, no âmbito desta iniciativa específica, de melhoria dos dispositivos de segurança dos veículos, desde que a abordagem seja coerente em relação a todas as categorias de veículos pertinentes.

**O que se espera alcançar com esta iniciativa?** Máximo de 8 linhas

Objetivo geral: Evitar completamente acidentes e, dessa forma, reduzir o seu número ou, em alternativa, reduzir a gravidade dos acidentes que não for possível evitar, de modo que, em qualquer dos casos, diminua o número de vítimas mortais e de feridos graves.

Objetivo específico n.º 1: Evitar acidentes entre veículos ou entre veículos e outros obstáculos.

Objetivo específico n.º 2: Evitar acidentes entre veículos e peões/ciclistas.

**Qual é o valor acrescentado de uma ação a nível da UE?** Máximo de 7 linhas

Quando as ações destinadas a solucionar problemas de segurança rodoviária são tomadas individualmente pelos Estados-Membros, a nível nacional, mediante a imposição de requisitos específicos adicionais não harmonizados de segurança dos veículos, há o risco de criar obstáculos à livre circulação de veículos a motor na União, o que, naturalmente, afeta negativamente os cidadãos e os operadores económicos. Além disso, a ação ao nível da UE permite uma abordagem integrada mais eficaz com outras políticas europeias de segurança rodoviária, no âmbito do terceiro pacote de mobilidade.

### B. Soluções

**Quais foram as opções legislativas e não legislativas ponderadas? Há ou não uma opção preferida?**  
**Porquê?** Máximo de 14 linhas

Foram ponderadas três opções legislativas, de carácter cumulativo, tendo sido excluída numa fase precoce uma abordagem de autorregulação. Não foram consideradas opções não legislativas. As opções são as seguintes:

- 1) Generalização de características de segurança aperfeiçoadas e amplamente disponíveis
- 2) Introdução de características de segurança amplamente disponíveis e de outras menos divulgadas como equipamento de série
- 3) Introdução de um conjunto de características de segurança que impulsionam a inovação

Todas as opções têm em consideração vários aspetos da legislação aplicável aos veículos, abrangendo cada uma um determinado aspeto de segurança, sendo a opção 1 a mais restritiva em termos de domínios e aspetos abrangidos e a opção 3 a mais abrangente. Em termos gerais, a primeira opção engloba medidas eficazes e tecnologias amplamente disponíveis numa série de automóveis convencionais. A segunda opção coloca uma tónica específica em tecnologias potenciais que exigem que os fabricantes de veículos vão um pouco além do que se encontra atualmente disponível no mercado dos veículos que não são de entrada de gama. A opção

preferida para todas as categorias é a opção 3. Prevê-se que esta seja a mais adequada para reduzir o número de vítimas mortais e de feridos graves entre os ocupantes dos veículos, os peões e os ciclistas, a um custo globalmente aceitável. Além disso, assegura uma abordagem coerente e não discriminatória em relação a todas as categorias de veículos.

**Quem apoia cada uma das opções? Máximo de 7 linhas**

Os fabricantes de veículos são claramente favoráveis à primeira opção, pois é aquela que tem menos implicações para os novos modelos de veículos, embora continue a apresentar vantagens aceitáveis, em termos de segurança, sobretudo para os veículos comerciais ligeiros. Poderão igualmente apoiar a segunda opção, exceto no que respeita a determinadas medidas cuja eficácia questionam. A terceira opção tem o apoio do Parlamento Europeu, dos Estados-Membros, dos grupos de defesa da segurança, da indústria de componentes e, aparentemente, também do grande público.

**C. Impacto da opção preferida**

**Quais as vantagens da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)? Máximo de 12 linhas**

Durante o período de avaliação (2021–2037), a opção 3 (opção preferida) deverá ter os seguintes efeitos num cenário em que não sejam tomadas medidas legislativas no sentido de reforçar os requisitos de segurança dos veículos:

Mortes evitadas: 24 794, incluindo ocupantes de veículos (em colisões frontais, laterais ou traseiras) – redução de 16 % – e peões e ciclistas (atingidos frontalmente, lateralmente ou por detrás por um veículo) – redução de 14,4 %.

Ferimentos graves evitados: 140 740

Benefício em relação ao valor atual: 72,8 mil milhões de EUR

O impacto da opção preferida nos utilizadores de veículos, peões, ciclistas, fabricantes de equipamento e Estados-Membros é, invariavelmente, considerado muito positivo.

A comparação dos impactos revela um aumento significativo da segurança dos ocupantes dos veículos, bem como da proteção dos peões e dos ciclistas. A indústria de componentes beneficia do aumento das vendas de sistemas de segurança e de componentes, bem como do incentivo às tecnologias inovadoras e às atividades de I&D. Os consumidores podem beneficiar de uma redução dos prémios dos seguros. Por seu turno, os Estados-Membros podem vir a sentir uma redução das necessidades de serviços de urgência, bem como uma diminuição dos congestionamentos de trânsito.

**Quais os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)? Máximo de 12 linhas**

Durante o período de avaliação (2021–2037), a opção 3 (opção preferida) deverá ter o seguinte efeito:

Custo em relação ao valor atual: 57,4 mil milhões de EUR

O impacto da opção preferida nos fabricantes de veículos é considerado extremamente negativo, devido aos custos e aos esforços exigidos aos fabricantes para melhorar o desempenho dos veículos em termos de segurança.

O aumento inicial dos custos para os fabricantes de veículos – que se irá, contudo, diluindo ao longo do tempo – está estimado em 516 EUR por veículo de passageiros, 521 EUR por furgoneta e veículo comercial ligeiro, 970 EUR por autocarro e 1 013 EUR por camião. Os dados históricos revelam que é altamente improvável que este custo seja integralmente repercutido no consumidor final. Contudo, os utilizadores dos veículos poderão ter de vir a enfrentar custos de reparação mais elevados.

**Como serão afetadas as empresas, as PME e as microempresas? Máximo de 8 linhas**

Não estão previstos impactos significativos para as PME, embora as que integrem a cadeia de valor da indústria de componentes possam vir a beneficiar de um aumento da procura. As PME que adquiram veículos poderão ver-se confrontadas com preços de compra mais elevados, embora tal não seja previsível (ver supra) As PME que utilizem veículos comerciais ligeiros para transporte de pessoal, ferramentas, remessas, etc., beneficiarão do mesmo nível de exigência em termos de segurança.

**Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais? Máximo de 4 linhas**

Não estão previstos impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais.

**Haverá outras incidências significativas? Máximo de 6 linhas**

Não. Embora a iniciativa deva ter igualmente algum impacto em termos ambientais, este não deverá ser significativo.

#### **D. Acompanhamento**

**Quando será reexaminada a legislação proposta? Máximo de 4 linhas**

*Para que o novo regulamento possa acompanhar os progressos futuros, foi considerado mais adequado prever o reexame das normas de segurança dos veículos de forma mais dinâmica, nomeadamente associada ao progresso técnico geral e à ocorrência de novas necessidades de segurança. Neste contexto, os desenvolvimentos regulamentares a nível internacional, através da UNECE, bem como a frequente necessidade de adaptação dessas regras, tendem a automatizar este processo de reexame.*