

Bryssel den 17.5.2018
SWD(2018) 191 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av förordning (EU) 2018/... och om upphävande av förordningarna (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009

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

Sammanfattning

Konsekvensbedömning om *översynen av förordning (EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och förordning (EG) nr 78/2009 om skydd av fotgängare och andra oskyddade trafikanter*

OBS: Notera att den sammanlagda längden av sammanfattningen inte bör överstiga två sidor (1 500 tecken/sida)

A. Behov av åtgärder

Varför? Vilket problem behöver åtgärdas? Högst 11 rader

Trafiksäkerheten hanteras i EU genom en integrerad metod (t.ex. tillsyn, förarutbildning, infrastruktur och fordonssäkerhet). Sedan 2001 har dödsolyckorna minskat betydligt. Under den senaste tiden har det skett en stagnation. Vissa medlemsstater rapporterar t.o.m. en ökning flera år i följd. Utan nya initiativ om trafiksäkerhet i allmänhet förväntar man sig att säkerhetseffekterna från den nuvarande metoden inte längre kan väga upp de ökande trafikvolymerna. Eftersom det fortfarande sker över 26 000 dödsfall varje år och nästan 250 000 blir allvarligt skadade, måste nya åtgärder på detta område övervägas. När det gäller trafikanter är det nödvändigt att bättre skydda dem som är mer utsatta, dvs. fotgängare, cyklister samt mindre och äldre personer. Andra uppmärksamade frågor har att göra med t.ex. krocktestundantag för stadsjeepar och förväntad elektrifiering av fordonsflottan och dess säkerhetsrisker. I allmänhet kan dessa mål uppnås genom förbättringar inom flera områden (t.ex. infrastruktur och utbildning) och för detta särskilda initiativ genom att förbättra fordonens säkerhetsfunktioner, förutsatt att metoden är konsekvent för alla relevanta fordonskategorier.

Vad förväntas initiativet leda till? Högst 8 rader

Allmänt mål Antingen helt undvika olyckor och därmed sänka deras totala antal eller att sänka allvarlighetsgraden vid oundvikliga olyckor, så att det i varje fall sker färre dödsfall och allvarliga skador.

Särskilt mål 1 Att göra detta vid olyckor mellan fordon eller mellan fordon och andra hinder.

Särskilt mål 2 Att göra detta vid olyckor mellan fordon och fotgängare/cyklister.

Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå? Högst 7 rader

När åtgärder för att lösa trafiksäkerhetsproblem skulle vidtas av medlemsstaterna själva på nationell nivå genom särskilda icke-harmoniserade och kompletterande krav på fordonssäkerhet fanns det en särskild risk att skapa hinder för den fria rörligheten för motorfordon i unionen, vilket skulle påverka både människor och företag negativt. Vidare möjliggör åtgärder på EU-nivå en mer effektivt integrerad metod med övrig EU-politik för trafiksäkerhet inom ramen för det tredje rörlighetspaketet.

B. Lösningar

Vilka alternativ, både lagstiftning och andra åtgärder, har övervägts? Finns det ett rekommenderat alternativ? Varför? Högst 14 rader

Tre lagstiftningsmöjligheter, kumulativa till sin karaktär, har beaktats, medan en självreglerande metod avfärdades i ett tidigt skede. Alternativ utan lagstiftningskaraktär har inte beaktats. Alternativen är:

- 1) Generalisering av fullt utvecklade och allmänt tillgängliga säkerhetsfunktioner.
- 2) Införande av allmänt tillgängliga och mindre vanliga säkerhetsfunktioner som standardutrustning.
- 3) Införande av en komplett uppsättning säkerhetsfunktioner som främjar innovation.

Alla alternativ beaktar olika aspekter av fordonssäkerhetslagstiftningen, och var och en rör en särskild säkerhetsfråga, där alternativ 1 är minst omfattande och alternativ 3 mest omfattande när det gäller vilka säkerhetsområden och -frågor som behandlas. I stort sett omfattar det första alternativet ändamålsenliga åtgärder och tekniker som redan är allmänt tillgängliga i en rad vanliga bilar. Det andra alternativet lägger även särskilt fokus på potentiell teknik som kräver att fordonstillverkarna går något längre än dagens marknadsalternativ för andra fordon än basmodellerna. Det rekommenderade valet för alla kategorier är alternativ 3. Detta alternativ förväntas förhindra det högsta antalet dödsfall och allvarliga skador för fordonspassagerare, fotgängare och cyklister till en övergripande godtagbar kostnad. Det säkerställer också en konsekvent och icke-diskriminerande metod för alla fordonskategorier.

Vem stöder vilka alternativ? Högst 7 rader

Fordonstillverkningsindustrin stöder tydligt alternativ 1 eftersom det har de minsta konsekvenserna för nya fordonmodeller, samtidigt som det fortfarande innebär godtagbara säkerhetsfördelar för särskilt lätta

nyttfordon. Industrin kan också stödja alternativ 2, förutom några åtgärder för vilka man ifrågasätter ändamålsenligheten. Alternativ 3 stöds av Europaparlamentet, medlemsstaterna, intressegrupperna på området och leverantörsindustrin. Det verkar också stödjas av allmänheten.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om sådana alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)? Högst 12 rader

Under utvärderingsperioden (2021–2037) förväntas det rekommenderade alternativ 3 få följande effekter jämfört med scenariot där inga lagstiftningsåtgärder vidtas för att stärka fordonssäkerhetskraven:

Förhindrade dödsfall: 24 794, som omfattar en minskning för fordonspassagerare (kollisioner framifrån, från sidan eller bakifrån), med 16,0 %, och för fotgängare och cyklister (kollision med fordonets front, sida eller bakdel) med 14,4 %.

Allvarliga skador som förhindrats: 140 740

Nuvärde: 72,8 miljarder euro

Konsekvenserna av det rekommenderade alternativet för fordonsanvändare, fotgängare, cyklister, tillverkare av utrustning och medlemsstaterna bedöms i samtliga fall vara starkt positiva.

En jämförelse av konsekvenserna visar på betydligt ökad säkerhet både för fordonspassagerare och för fotgängare och cyklister. Leverantörsbranschen drar nytta av ökad försäljning av säkerhetssystem och komponenter och ett främjande av innovativ teknik och FoU-verksamhet. Konsumenterna kan dra nytta av sänkta försäkringspremier. Medlemsstaterna kan få se en minskning av behovet av akuttjänster och minskad trafikstockning.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om sådana alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)? Högst 12 rader

Under utvärderingsperioden (2021–2037) förväntas det rekommenderade alternativ 3 få följande konsekvenser:

Nuvärdeskostnad: 57,4 miljarder euro

Konsekvenserna av det rekommenderade alternativet för fordonstillverkare bedöms som starkt negativa pga de kostnader och insatser som är nödvändiga från tillverkarnas sida för att uppgradera fordonens säkerhetsprestanda.

Den ursprungliga kostnadsökningen, som sänks över tiden, för fordonstillverkarna uppskattas till 516 euro per personbil, 521 euro per skåpbil och lätt nyttfordon, 970 euro per buss och 1 013 euro per lastbil. Historiska data visar att det inte är troligt att denna kostnad helt överförs till slutkonsumenten. Fordonsanvändare kan dock drabbas av högre kostnader för reparationer.

Hur påverkas företagen, särskilt små och medelstora företag och mikroföretag? Högst 8 rader

Inga större konsekvenser väntas för små och medelstora företag, även om vissa kan dra nytta av ökad efterfrågan om de ingår i leverantörsindustrins värdekedja. Små och medelstora företag som köper fordon kan drabbas av högre inköpspriser, även om detta inte förväntas (se ovan). Små och medelstora företag som använder lätta nyttfordon för transport av personer, verktyg, paket, etc., kommer att dra nytta av en lika hög nivå av fordonssäkerhetsprestanda.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad? Högst 4 rader

Man förväntar sig ingen påverkan på medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad.

Uppstår andra betydande konsekvenser? Högst 6 rader

Nej. Även om initiativet också förväntas få viss miljöpåverkan, förväntas den inte vara betydande.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över? Högst 4 rader

För att göra den nya förordningen framtidssäker har det ansetts lämpligare att ta itu med en översyn av dessa säkerhetsregler för fordon på ett mer dynamiskt sätt, dvs. i samband med den övergripande tekniska utvecklingen och nya säkerhetsbehov. I det här sammanhanget tenderar den internationella utvecklingen av regelverket genom Unece och det återkommande behovet av anpassning av reglerna att automatiskt leda till denna översynsprocess.