

Брюксел, 17.5.2018г.
SWD(2018) 191 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно изискванията за одобрение на типа за моторни превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях, по отношение на общата им безопасност и защитата на пътниците в превозните средства и уязвимите участници в пътното движение, и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/... и отмяна на регламенти (ЕО) № 78/2009, (ЕО) № 79/2009 и (ЕО) № 661/2009

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

Обобщение
Оценка на въздействието на <i>преразглеждането на Регламент (ЕО) № 661/2009 за общата безопасност и Регламент (ЕО) № 78/2009 за безопасността на пешеходците</i> БЕЛЕЖКА: Имайте предвид, че общата дължина на обобщението не трябва да надхвърля две страници (при 1500 знака на страница)
А. Необходимост от действия
Защо? Какъв е разглежданият проблем? <u>Максимум 11 реда</u> Пътната безопасност се разглежда в ЕС чрез интегриран подход, т.е. прилагане, обучение на водачите, инфраструктура и безопасност на превозните средства. От 2001 г. насам жертвите по пътищата са намалели значително. Напоследък се наблюдава застой. Някои държави членки дори докладват увеличение в продължение на няколко последователни години. Може да се очаква, че без нови инициативи по отношение на пътната безопасност като цяло резултатите за безопасността от настоящия подход вече няма да могат да компенсират нарастващия обем на трафика. При над 26 000 инцидента с фатален край годишно и близо 250 000 тежко ранени следва да се обмислят нови действия в тази област. По отношение на участниците в движението е необходима по-добра защита на най-уязвимите, т.е. пешеходците, велосипедистите, хората с малък ръст и възрастните. Други въпроси, на които се обръща внимание, засягат например изключенията за краш тестове на лекотоварни превозни средства и очакваното електрифициране на автомобилния парк и свързаните с това рискове за безопасността. По принцип тези цели могат да бъдат постигнати чрез подобрения в няколко области на политиката (например инфраструктура, обучение), а за тази конкретна инициатива — чрез подобряване на елементите за безопасност на превозното средство, при условие че подходът е съвместим за всички категории превозни средства.
Какво се очаква да се постигне с инициативата? <u>Максимум 8 реда</u> <u>Обща цел:</u> Или напълно да се избягват произшествия и по този начин да се намали общият им брой, или да се намали сериозността на произшествията, които не са избегнати, така че във всеки случай да има по-малко смъртни случаи и тежки наранявания. <u>Конкретна цел 1:</u> По отношение на произшествия между превозни средства или между превозни средства и други препятствия. <u>Конкретна цел 2:</u> По отношение на произшествия между превозни средства и пешеходци/колхозисти.
Каква е добавената стойност от действието на равнището на ЕС? <u>Максимум 7 реда</u> Когато действията за преодоляване на проблемите с пътната безопасност се предприемат самостоятелно от държавите членки на национално равнище чрез налагане на конкретни нехармонизирани и допълнителни изисквания за безопасност на превозните средства, ще възникне определен риск от създаване на пречки пред свободното движение на моторни превозни средства в Съюза и това ще се отрази отрицателно върху гражданите и икономическите оператори. Освен това действията на равнището на ЕС дават възможност за по-ефективен интегриран подход с други политики на ЕС за пътна безопасност в контекста на Третия пакет за мобилност.
Б. Решения
Какви законодателни и незаконодателни варианти на политиката са разгледани? Има ли предпочитан вариант или не? Защо? <u>Максимум 14 реда</u> Бяха разгледани три законодателни варианта от кумулативно естество, като подходът за саморегулиране беше отхвърлен на ранен етап. Не са разглеждани незаконодателни варианти на политиката. Вариантите са, както следва: 1) Генерализиране на зрели и широко достъпни елементи за безопасност 2) Въвеждане на широко достъпни и не толкова широко достъпни елементи за безопасност като стандартно оборудване 3) Въвеждане на пълен набор от елементи за безопасност, насърчаващи иновациите Всички варианти на политиката разглеждат различни законодателни елементи в областта на безопасността на превозните средства, като вариант 1 обхваща най-малко, а вариант 3 най-много области и въпроси на безопасността. Най-общо казано първият вариант включва ефективни мерки и

технологии, които вече са широко достъпни в редица разпространени автомобили. Вторият вариант добавя специален акцент върху потенциални технологии, които изискват производителите на автомобили да надхвърлят в известна степен това, което понастоящем е налично на пазара на небазови автомобили. Предпочитаният избор за всички категории е вариант 3. Очаква се този вариант да предотврати най-голям брой смъртни случаи и тежки наранявания на пътници в превозни средства, пешеходци и колоездачи на приемлива цена като цяло. Освен това той гарантира последователен и недискриминационен подход към всички категории превозни средства.

Кой подкрепя отделните варианти? Максимум 7 реда

Автомобилната промишленост определено подкрепя вариант 1, тъй като той ще се отрази най-малко върху новите модели автомобили, като все пак ще предоставя приемливи ползи по отношение на безопасността, най-вече при леките превозни средства. Те биха могли да подкрепят и вариант 2, с изключение на няколко мерки, чиято ефективност поставят под въпрос. Вариант 3 се подкрепя от Европейския парламент, държавите членки, застъпническите групи в областта на безопасността, доставчиците и изглежда, че се подкрепя и от широката общественост.

В. Въздействие на предпочитания вариант

Какви са ползите от предпочитания вариант (ако има такъв; в противен случай — от основните варианти)? Максимум 12 реда

През оценявания период (2021—2037 г.) се очаква предпочитаният вариант 3 да окаже следното въздействие в сравнение със сценария, при който няма предприети законодателни действия по отношение на укрепването на изискванията за безопасност на превозните средства:

Предотвратени смъртни случаи: 24 794, засягащи пътниците в превозни средства (при челен, страничен или заден удар) — намаление от 16,0 %, пешеходци и колоездачи (удари с предната, страничната или задната част на автомобила) — намаление от 14,4 %.

Предотвратени тежки наранявания: 140 740

Настояща стойност на ползата: 72,8 милиарда EUR

Въздействието на предпочитания вариант за използващите превозни средства, пешеходците, велосипедистите, производителите на оборудване и държавите членки във всички случаи се оценява като силно положително.

Сравнението на въздействията показва значително увеличение на безопасността на пътниците в превозните средства и на защитата на пешеходците и велосипедистите. Доставчиците имат ползи от повишената система за безопасност и продажби на части и стимулирани иновативни технологии и научноизследователска и развойна дейност. Потребителите могат да се възползват от намалени застрахователни премии. Държавите членки могат да постигнат намаление на нуждата от спешна помощ и по-малко задръствания.

Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)? Максимум 12 реда

През оценявания период (2021—2037 г.), очаква се предпочитаният вариант 3 да окаже следното въздействие:

Настояща стойност на разходите: 57,4 милиарда EUR

Въздействието на предпочитания вариант за производителите на автомобили се оценява като силно отрицателно поради разходите и усилията, необходими да се направят от страна на производителите за подобряване безопасността на превозните средства.

Първоначалното увеличение на разходите за производителите на автомобили, което ще намалява с течение на времето, се изчислява на 516 EUR на пътнически автомобил, 512 EUR на микробус и леко търговско превозно средство, 970 EUR на автобус и 1 013 EUR на камион. Ретроспективните данни показват, че няма вероятност тези разходи да бъдат изцяло прехвърлени на крайните потребители. Ползвателите на превозни средства обаче могат да се окажат с по-високи разходи за ремонт.

Какви ще са последиците за предприятията, МСП и микропредприятията? Максимум 8 реда

Не се очаква значително въздействие върху МСП, въпреки че някои от тях могат да имат ползи от повишеното търсене, ако са част от веригата за създаване на стойност на доставчиците. МСП, които закупуват автомобили, могат да са изправени пред по-високи покупни цени, въпреки че не се очаква (вж. по-горе). МСП, които използват леки търговски превозни средства за превоз на екипи, инструменти, пакети и т.н., ще се възползват от същото равнище на необходима безопасност на превозното средство.

Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?

Максимум 4 реда
<i>Не може да се очаква значително въздействие върху националните бюджети и администрации.</i>
Ще има ли други значителни въздействия? Максимум 6 реда
<i>Не. Въпреки че се очаква инициативата да има въздействие и върху околната среда, не се очаква то да е значително.</i>
Г. Последващи действия
Кога ще се извърши преглед на политиката? Максимум 4 реда
<i>За да може новият регламент да е насочен към бъдещето, беше сметено за по-уместно всеки преглед на тези правила за безопасност на превозните средства да се разглежда по по-динамичен начин, а именно във връзка с общия технически напредък и възникване на нови нужди в областта на безопасността. В този контекст международните регулаторни промени чрез ИКЕ на ООН и честата необходимост от адаптиране на тези правила автоматично пораждат процеса на преглед.</i>