



Brusel 17. května 2018
(OR. en)

9006/18
ADD 3

ENT 90
IND 135
MI 352
ENV 306
TRANS 201
CODEC 779
IA 132

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	17. května 2018
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2018) 191 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018/... a zrušují nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2018) 191 final.

Příloha: SWD(2018) 191 final



V Bruselu dne 17.5.2018
SWD(2018) 191 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018/... a zrušují nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009

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

Souhrnný přehled

Posouzení dopadů *revize nařízení (ES) č. 661/2009 o obecné bezpečnosti a nařízení (ES) č. 78/2009 o bezpečnosti chodců*

POZNÁMKA: Vezměte prosím na vědomí, že celková délka souhrnného přehledu by neměla přesáhnout dvě strany (1 500 znaků na stránku).

A. Potřeba opatření

Proč? Jaký problém se řeší? Maximálně 11 řádků

K řešení bezpečnosti silničního provozu EU přistupuje komplexně (např. prosazování pravidel, školení řidičů, infrastruktura a bezpečnost vozidel). Od roku 2001 počet obětí dopravních nehod značně klesal. V poslední době se však pokles zastavil. V některých členských státech počet obětí v několika po sobě jdoucích letech dokonce narůstá. Předpokládá se, že bez nových iniciativ v oblasti bezpečnosti silničního provozu již bezpečnostní účinky dosavadního přístupu nedokáží vyvážit narůstající objem dopravy. Ročně na silnicích stále umírá 26 000 lidí a téměř 250 000 si přivodí vážná zranění. Je proto třeba zvážit nová opatření v této oblasti. Je třeba lépe chránit zranitelnější účastníky silničního provozu, tj. chodce, cyklisty, osoby malého vzrůstu a starší osoby. Dále je třeba se věnovat tématům, jako jsou například výjimky z nárazových zkoušek pro vozidla SUV a předpokládaná elektrifikace vozového parku a s ní spojená bezpečnostní rizika. Obecně lze těchto cílů dosáhnout zlepšením v několika oblastech politiky (např. infrastruktura, vzdělávání) a v případě této konkrétní iniciativy pak zlepšením bezpečnostních prvků vozidel za předpokladu, že se ke všem příslušným kategoriím vozidel bude přistupovat jednotně.

Čeho by měla tato iniciativa dosáhnout? Maximálně 8 řádků

Obecný cíl: Bud' nehodám zcela zabránit, a tím snížit jejich celkový počet, nebo snížit jejich závažnost, aby poklesl počet úmrtí a vážných zranění při nehodách, kterým se zabránit nepodaří.

Specifický cíl č. 1: Takto postupovat u dopravních nehod mezi vozidly navzájem nebo mezi vozidly a jinými překážkami.

Specifický cíl č. 2: Takto postupovat u dopravních nehod mezi vozidly a chodci/cyklisty.

Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU? Maximálně 7 řádků

Pokud by členské státy měly řešit problémy v oblasti bezpečnosti silničního provozu jednotlivě na vnitrostátní úrovni, a to zaváděním zvláštních neharmonizovaných a dodatečných požadavků na bezpečnost vozidel, hrozilo by zejména, že se vytvoří překážky pro volný pohyb motorových vozidel v Unii, což by mělo nepříznivý dopad pro obyvatele i hospodářské subjekty. Opatření na úrovni EU navíc umožňuje postupovat účinněji a provázat přístup s dalšími politikami EU pro bezpečnost silničního provozu v souvislosti se třetím balíčkem opatření v oblasti mobility.

B. Řešení

Jaké legislativní a nelegislativní možnosti byly zvažovány? Je některá možnost upřednostňována? Proč? Maximálně 14 řádků

Zvažovaly se tři legislativní možnosti, které mají kumulativní povahu. Od samoregulačního přístupu bylo upuštěno již v rané fázi. O nelegislativním přístupu se vůbec neuvažovalo. Možnosti jsou tyto:

- 1) plošné zavedení vyspělých a široce dostupných bezpečnostních prvků;*
- 2) zavedení široce dostupných a méně běžně dostupných bezpečnostních prvků jakožto standardního vybavení;*
- 3) zavedení celého souboru bezpečnostních prvků podporujících inovace.*

Všechny možnosti počítají s různými legislativními prvky v oblasti bezpečnosti vozidel, přičemž každý z nich se zabývá konkrétním bezpečnostním problémem. Možnost č. 1 se zabývala nejmenším počtem oblastí a prvků bezpečnosti, naopak možnost č. 3 největším. Lze říci, že první možnost zahrnuje účinná opatření a technologie, které jsou již široce dostupné v řadě běžných automobilů. Druhá možnost přidává zvláštní důraz na potenciální technologie, a výrobci vozidel by tudíž museli jít mírně nad rámec toho, co je v současnosti dostupné u vozidel vyšších cenových kategorií. Upřednostňovanou možností pro všechny kategorie je možnost č. 3. Předpokládá se, že tato varianta zabrání největšímu počtu úmrtí a vážných zranění na straně cestujících, chodců a cyklistů a celkové náklady na ni přitom zůstanou na přijatelné úrovni. Rovněž zajišťuje jednotný a nediskriminační přístup ke všem kategoriím vozidel.

Kdo podporuje kterou možnost? Maximálně 7 řádků

Automobilový průmysl jednoznačně podporuje možnost č. 1, poněvadž má nejmenší dopad na nové modely vozidel a zároveň má z hlediska bezpečnosti přijatelný přínos zejména u lehkých užitkových vozidel. Pro průmysl by byla přijatelná i možnost č. 2, kromě několika opatření, o jejichž účinnosti není přesvědčen. Možnost č. 3 má podporu Evropského parlamentu, členských států, skupin prosazujících bezpečnost, dodavatelského odvětví a zdá se, že i široké veřejnosti.

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)? Maximálně 12 řádků

Pokud jde o zvýšení požadavků na bezpečnost vozidel, předpokládá se, že během posuzovaného období (2021–2037) bude mít upřednostňovaná možnost č. 3 tyto účinky oproti situaci, kdy by nebyla přijata žádná legislativní opatření:

Počet zachráněných životů: 24 794 v případě cestujících ve vozidle (při čelním, bočním nebo zadním nárazu) pokles o 16,0 % a v případě chodců a cyklistů snížení o 14,4 % (při nárazu způsobeném přídí, bokem nebo zádi vozidla).

Počet vážných zranění, k nimž by nemuselo dojít: 140 740

Přínos vyjádřený v současné hodnotě: 72,8 mld. EUR.

Dopad upřednostňované možnosti na uživatele vozidel, chodce, cyklisty, výrobce zařízení a členské státy je v každém případě hodnocen jako výrazně pozitivní.

Z porovnání dopadů vyplývá, že se výrazně zvýší bezpečnost cestujících ve vozidle a stejně tak ochrana chodců a cyklistů. Dodavatelský průmysl těží ze zvýšeného odbytu bezpečnostních systémů a konstrukčních částí a z podpory směřující do inovativních technologií a výzkumu a vývoje. Pro spotřebitele může být přínosem pokles sazeb pojistného. Členské státy mohou zaznamenat snížení počtu výjezdů záchranných složek a snížení přetíženosti komunikací.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)? Maximálně 12 řádků

Předpokládá se, že upřednostňovaná možnost č. 3 bude mít během posuzovaného období (2021–2037) tento účinek:

Náklady vyjádřené v současné hodnotě: 57,4 mld. EUR.

Dopad upřednostňované možnosti na výrobce vozidel je hodnocen jako výrazně negativní, a to z důvodu nákladů a úsilí, které budou muset výrobci vynaložit na zvýšení bezpečnosti vozidel.

Počáteční zvýšení nákladů pro výrobce, které s postupem času klesne, se odhaduje na 516 EUR na osobní automobil, 521 EUR na dodávku, 970 EUR na autobus a 1013 EUR na nákladní automobil. Podle údajů z minulosti není pravděpodobné, že by se veškerá tíže těchto nákladů přenesla na konečného spotřebitele. Je nicméně možné, že se uživatelům zvýší výdaje za opravy.

Jaký bude dopad na podniky, včetně malých a středních podniků a mikropodniků? Maximálně 8 řádků

Neočekávají se výraznější dopady na malé a střední podniky, ačkoli pokud jsou součástí hodnotového řetězce dodavatelů, mohou některé z nich těžit ze zvýšené poptávky. Malé a střední podniky by mohly zaznamenat vyšší ceny při pořízování vozidel, ačkoli se to nepředpokládá (viz výše). Pozitivní stránkou pro malé a střední podniky, které k přepravě posádky, náradí, zásilek atd. využívají lehká užitková vozidla, bude stejná úroveň požadavků na bezpečnost vozidel.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány? Maximálně 4 řádky

Nepředpokládají se výraznější dopady na vnitrostátní rozpočty ani správní orgány.

Očekávají se jiné významné dopady? Maximálně 6 řádků

Nikoliv. Očekává se sice, že iniciativa bude mít určitý vliv na životní prostředí, neměl by však být nijak výrazný.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána? Maximálně 4 řádky

Aby nové nařízení obstálo i do budoucna, bylo považováno za vhodnější řešit veškerý přezkum těchto bezpečnostních předpisů pro vozidla dynamičtěji, zejména s ohledem na celkový technický pokrok a nové potřeby v oblasti bezpečnosti. V této souvislosti lze říci, že mezinárodní vývoj právních předpisů na půdě EHK OSN, jakož i častá potřeba přizpůsobení těchto pravidel tento přezkumný proces automaticky urychlují.