

Bruxelles, 17.5.2018  
SWD(2018) 191 final

**DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI**

**REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI**

*care însoțește documentul*

**Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 2018/... și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009**

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

## Fișă rezumat

Evaluarea impactului revizuirii Regulamentului (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală și a Regulamentului (CE) nr. 78/2009 privind siguranța pietonilor

**NOTĂ: Vă rugăm să rețineți faptul că lungimea totală a fișei rezumat nu trebuie să depășească două pagini (la 1 500 de caractere/pagină)**

### A. Necesitatea de a acționa

**De ce? Care este problema abordată?** Maximum 11 rânduri

Siguranța rutieră este abordată în UE printr-o acțiune integrată (de exemplu, aplicarea legii, pregătirea conducătorului auto, siguranța infrastructurii și a vehiculului) Din 2001, numărul victimelor accidentelor rutiere s-a redus în mod considerabil. De curând, a fost însă observată o stagnare. Unele state membre chiar au raportat o creștere de-a lungul a mai mulți ani consecutivi. Este de așteptat ca, fără inițiative noi privind siguranța rutieră în general, efectele în materie de siguranță ale abordării actuale să nu mai poată compensa creșterea volumelor traficului. Cu încă peste 26 000 de decese anuale și aproape 250 000 de vătămări grave, este necesar să fie luate în considerare noi acțiuni în acest domeniu. În privința utilizatorilor drumurilor, este necesară o mai bună protecție a celor care sunt mai vulnerabili, de exemplu pietonii, bicicliștii, persoanele de statură mică și persoanele în vârstă. Alte aspecte demne de atenție sunt legate, de exemplu, de derogările de la încercările de coliziune ale SUV-urilor și de electrificarea anticipată a parcului de vehicule și riscurile în materie de siguranță în legătură cu aceasta. În general, aceste obiective pot fi îndeplinite prin îmbunătățiri în mai multe domenii de politică (de exemplu, infrastructură, formare), iar în ceea ce privește această inițiativă specifică prin îmbunătățirea caracteristicilor de siguranță ale vehiculelor, cu condiția ca abordarea să fie consecventă pentru toate categoriile relevante de vehicule.

**Ce se așteaptă de la prezenta inițiativă?** Maximum 8 rânduri

*Obiectivul general:* Fie evitarea completă a accidentelor și, prin urmare, reducerea numărului total al acestora, fie reducerea gravității accidentelor care nu au putut fi evitate, astfel încât în fiecare caz să existe mai puține decese și vătămări grave.

*Obiectivul specific 1:* Să se urmărească acest obiectiv în cazul accidentelor între vehicule și în cazul accidentelor între vehicule și alte obstacole.

*Obiectivul specific 2:* Să se urmărească acest obiectiv în cazul accidentelor între vehicule și pietoni/bicicliști.

**Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE?** Maximum 7 rânduri

Atunci când statele membre întreprind în mod individual la nivel național acțiuni de abordare a problemelor de siguranță rutieră prin impunerea unor cerințe specifice nearmonizate suplimentare de performanță privind siguranța vehiculelor, ar exista un risc deosebit de a crea obstacole în calea liberei circulații a autovehiculelor în Uniune, cu efecte negative asupra cetățenilor și agenților economici. În plus, acțiunea la nivelul UE permite o eficacitate mai mare a abordării integrate cu alte politici UE în domeniul siguranței rutiere în contextul celui de-al treilea Pachet de măsuri privind mobilitatea.

### B. Soluții

**Ce opțiuni de politică legislative și nelegislative au fost luate în considerare? Există sau nu o opțiune preferată? De ce?** Maximum 14 rânduri

Au fost luate în considerare trei opțiuni legislative, cumulative prin natura lor, în timp ce o abordare cu autoreglementare a fost eliminată într-un stadiu incipient. Nu au fost luate în considerare opțiuni de politică nelegislative. Opțiunile sunt următoarele:

- 1) Generalizarea elementelor de siguranță ajunse la maturitate și larg disponibile
- 2) Introducerea ca echipamente standard a unor elemente de siguranță cu disponibilitate largă, precum și a unora mai puțin disponibile
- 3) Introducerea unui set complet de elemente de siguranță pentru stimularea inovării

Toate opțiunile de politică iau în considerare mai multe elemente de legislație privind siguranța vehiculelor, fiecare dintre ele abordând o anumită problemă de siguranță, în opțiunea 1 fiind abordate cele mai puține domenii și probleme de siguranță, iar în opțiunea 3 fiind abordate cele mai multe. În general vorbind, prima opțiune cuprinde măsuri eficiente și tehnologii care sunt deja disponibile pe scară largă într-o serie de autoturisme cu producție de masă. A doua opțiune adaugă un accent specific pe tehnologiile potențiale care

impun producătorilor de vehicule să meargă puțin mai departe de ceea ce este în prezent disponibil pe piața vehiculelor echipate cu opțiuni multiple. Alegerea preferată pentru toate categoriile este opțiunea 3. Se preconizează că această opțiune va preveni cel mai mare număr de decese și vătămări grave în rândul ocupanților vehiculului, pietonilor și bicicliștilor, la un cost în general acceptabil. De asemenea, opțiunea asigură o abordare coerentă și nediscriminatorie față de toate categoriile de vehicule.

**Cine sunt susținătorii fiecărei opțiuni? Maximum 7 rânduri**

Industria producătoare de autovehicule sprijină în mod clar opțiunea 1, deoarece aceasta are cele mai puține implicații pentru noile modele de vehicule, prezentând totodată beneficii acceptabile pentru siguranță, în special în cazul vehiculelor utilitare ușoare. Ei ar putea, de asemenea, să sprijine opțiunea 2, cu excepția unui număr mic de măsuri a căror eficacitate o pun sub semnul întrebării. Opțiunea 3 este sprijinită de Parlamentul European, de statele membre, de grupurile de promovare a siguranței, de industria furnizoare și pare să fie susținută și de publicul larg.

**C. Impactul opțiunii preferate**

**Care sunt beneficiile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)? Maximum 12 rânduri**

Pe durata perioadei de evaluare (2021 – 2037), opțiunea preferată 3 este preconizată să aibă următoarele efecte asupra scenariului în cadrul căruia nu se iau măsuri legislative în privința consolidării cerințelor în materie de siguranță a vehiculelor:

Decese evitate: 24 794 reprezentând o reducere cu 16,0% pentru ocupanții vehiculelor (la impacturi frontale, laterale sau în spate) și o reducere cu 14,4% pentru pietoni și bicicliști (loviți cu partea frontală, laterală sau din spate a unui vehicul).

Vătămări grave evitate: 140 740

Valoarea actualizată a beneficiului: 72,8 miliarde EUR

Impactul opțiunii preferate asupra utilizatorilor de vehicule, pietonilor, bicicliștilor, producătorilor de echipamente și asupra statelor membre în toate cazurile este evaluat ca fiind foarte pozitiv.

Comparația impacturilor indică o creștere semnificativă a siguranței ocupanților vehiculelor, precum și a protecției pietonilor și bicicliștilor. Industria furnizoare beneficiază de un grad sporit de vânzări ale sistemelor de siguranță și ale componentelor, de tehnologii inovatoare promovate și de activități de C&D. Consumatorii pot beneficia de o reducere a primelor de asigurare. Statele membre pot constata o reducere a necesarului de servicii de urgență și o reducere a congestiei traficului.

**Care sunt costurile opțiunii preferate (sau ale opțiunilor principale, dacă nu există o opțiune preferată)? Maximum 12 rânduri**

Pe durata perioadei de evaluare (2021 – 2037), opțiunea preferată 3 se preconizează să aibă următoarele efecte:

Valoarea actualizată a costului: 57,4 miliarde EUR

Impactul opțiunii preferate asupra producătorilor de vehicule este evaluat ca fiind foarte negativ, din cauza costurilor și a eforturilor care sunt necesare din partea producătorilor pentru a îmbunătăți performanțele vehiculelor în materie de siguranță.

Creșterea inițială a costurilor, urmând să se diminueze de-a lungul timpului, pentru producătorii de vehicule este estimată la 516 EUR per autoturism, la 521 EUR per camionetă și vehicul utilitar ușor, la 970 EUR pe autobuz și la 1 013 EUR per camion. Datele istorice arată că este puțin probabil ca aceste costuri să fie suportate integral de consumatorii finali. Cu toate acestea, utilizatorii vehiculelor se pot confrunta cu costuri mai ridicate legate de reparații.

**Care va fi impactul asupra societăților, IMM-urilor și microîntreprinderilor? Maximum 8 rânduri**

Nu sunt preconizate impacturi majore asupra IMM-urilor, cu toate că unele dintre acestea pot beneficia de creșterea cererii dacă fac parte din lanțului valoric al industriei furnizoare. IMM-urile s-ar putea confrunta cu prețuri de cumpărare mai mari pentru achiziționarea de vehicule, cu toate că nu se preconizează acest lucru (a se vedea mai sus). IMM-urile care utilizează vehicule utilitare ușoare pentru transportul personalului, al uneltelor, al truselor etc. vor beneficia de un nivel egal al performanței necesare în materie de siguranță a vehiculelor.

**Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale? Maximum 4 rânduri**

Nu se preconizează că va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale.

**Vor exista și alte efecte semnificative? Maximum 6 rânduri**

Nu. Chiar dacă se preconizează faptul că inițiativa va avea și un oarecare impact asupra mediului, se estimează că acesta nu este semnificativ.

#### **D. Acțiuni subsecvente**

##### **Când va fi revizuită politica? Maximum 4 rânduri**

*Pentru a adapta noul regulament exigențelor viitorului, s-a considerat mai oportun să se abordeze orice revizuire a acestor norme de siguranță a vehiculelor în mod mai dinamic, și anume în legătură cu progresul tehnic global și cu apariția unor noi necesități de siguranță. În acest context, evoluțiile internaționale în materie de reglementare prin intermediul CEE-ONU, precum și necesitatea frecventă de adaptare a acestor norme au tendința de a declanșa procesul de revizuire în mod automat.*