



Bruxelles, den 17.5.2018  
SWD(2018) 191 final

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN**

*Ledsagedokument til*

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af forordning (EU) 2018/[] og ophævelse af forordning (EF) nr. 78/2009, (EF) nr. 79/2009 og (EF) nr. 661/2009**

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

| Resumé                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Konsekvensanalyse af revisionen af forordning (EF) nr. 661/2009 om den generelle sikkerhed og forordning (EF) nr. 78/2009 om beskyttelse af fodgængere</p> <p><b>BEMÆRK: Please be aware that the total length of the executive summary sheet should not exceed two pages (at 1500 char/page)</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| A. Behov for handling                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <p><b>Hvorfor? Hvad er problemstillingen?</b> <u>Maximum 11 lines</u></p> <p>Trafiksikkerhed behandles via en integreret tilgang i Unionen (f.eks. håndhævelse, uddannelse af førere, infrastruktur og køretøjssikkerhed). Siden 2001 er antallet af trafikofre faldet markant. Denne udvikling er stagneret i de senere år. Nogle medlemsstater har endda konstateret en stigning flere år i træk. Det forventes, at sikkerhedsvirkningerne af den nuværende tilgang uden nye initiativer vedrørende trafiksikkerhed generelt ikke længere kan opveje den stigende trafik. Der dræbes stadig mere end 26 000 mennesker om året i trafikken, og næsten 250 000 kvæstes alvorligt, og nye tiltag på dette område bør derfor overvejes. Med hensyn til trafikanter er der behov for at beskytte de mest udsatte, dvs. fodgængere, cyklister, små mennesker og ældre. Andre vigtige forhold vedrører f.eks. fritagelsen af SUV-køretøjer for kollisionstest og den forventede elektrificering af køretøjsflåden og de dermed forbundne sikkerhedsrisici. Generelt kan disse målsætninger opfyldes ved forbedringer på flere politikområder (f.eks. infrastruktur og uddannelse), og i forbindelse med dette initiativ ved at forbedre sikkerhedsfunktionerne i køretøjerne, såfremt tilgangen er ensartet for alle relevante køretøjsklasser.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <p><b>Hvilke resultater forventes der af initiativet?</b> <u>Maximum 8 lines</u></p> <p><u>Generel målsætning:</u> Enten helt at undgå ulykker og dermed reducere deres samlede antal eller reducere alvorligheden af ikke-undgåede ulykker, så antallet af trafikdræbte og alvorlige kvæstelser i hvert tilfælde undgås. <u>Specifikt mål nr. 1:</u> At nå dette mål for ulykker mellem køretøjer eller mellem køretøjer og andre genstande. <u>Specifikt mål nr. 2:</u> At nå dette mål for ulykker mellem køretøjer og fodgængere/cyklister.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p><b>Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?</b> <u>Maximum 7 lines</u></p> <p>Hvis foranstaltninger vedrørende trafiksikkerhedsproblemer skulle iværksættes af hver enkelt medlemsstat på nationalt plan ved at indføre specifikke ikkeharmoniserede og yderligere præstationskrav til køretøjssikkerhed, ville der navnlig være risiko for at skabe hindringer for den frie bevægelighed for motorkøretøjer i Unionen, hvilket kan påvirke både borgere og økonomiske aktører. Foranstaltninger på EU-plan muliggør desuden en mere effektiv integreret tilgang til andre EU-trafiksikkerhedspolitikker inden for rammerne af den tredje mobilitetspakke.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| B. Løsninger                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p><b>Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige løsninger er overvejet? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvorfor?</b> <u>Maximum 14 lines</u></p> <p>Tre lovgivningsmæssige løsninger, som er kumulative, er blevet overvejet, mens en selvregulerende tilgang blev kasseret i en tidlig fase. Ikkellovgivningsmæssige politiske løsninger er ikke blevet overvejet. Løsningerne er:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Generalisering af modne og bredt tilgængelige sikkerhedsfunktioner</li> <li>2) Indførelse af bredt tilgængelige og mindre almindelige sikkerhedsfunktioner som standardudstyr</li> <li>3) Indførelse af et komplet sæt sikkerhedsfunktioner, som fremmer innovation.</li> </ol> <p>Alle politiske løsninger omfatter forskellige retsakter vedrørende køretøjssikkerhed, som hver omhandler et specifikt sikkerhedsaspekt, hvor løsning 1 omhandlede færrest, og løsning 3 omhandlede flest sikkerhedsområder og -aspekter. Den første løsning omhandler generelt effektive foranstaltninger og teknologier, som allerede er bredt tilgængelige på et bredt udvalg af almindelige biler. Med den anden løsning lægges der særligt vægt på potentielle teknologier, som kræver, at fabrikkerne går lidt videre end det, der aktuelt er tilgængeligt på markedet for mere avancerede køretøjer. Det foretrukne valg for alle kategorier er løsning 3. Denne løsning forventes at forhindre det højeste antal trafikdræbte og alvorlige kvæstelser for køretøjspassagerer og bløde trafikanter med generelt acceptable omkostninger til følge. Den sikrer også en ensartet og ikkediskriminerende tilgang over for alle køretøjsklasser.</p> |
| <p><b>Hvem støtter hvilken løsning?</b> <u>Maximum 7 lines</u></p> <p>Bilindustrien støtter klart løsning 1, da den har mindst indvirkning på nye køretøjsmodeller og stadig indebærer acceptable sikkerhedsfordele for især lette køretøjer. Bilindustrien støtter også løsning 2, dog ikke for enkelte</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

foranstaltninger, hvor den tvivler på effektiviteten. Løsning 3 støttes af Europa-Parlamentet, medlemsstaterne, grupper, der arbejder for forbedret sikkerhed, og leverandører til bilindustrien og støttes tilsyneladende også af den brede offentlighed.

### C. Den foretrukne løsnings virkninger

**Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?** Maximum 12 lines

I løbet af evalueringsperioden (2021-2037) forventes den foretrukne løsning 3 at have følgende virkninger i forhold til det scenario, hvor der ikke træffes nogen lovgivningsmæssige foranstaltninger med hensyn til styrkelse af kravene til køretøjssikkerhed:

Forhindret antal trafikdræbte: 24 794, som dækker over en reduktion på 16,0 % for køretøjspassagerer (ved frontalkollisioner, sidekollisioner eller påkørsler bagfra) og en reduktion på 14,4 % for fodgængere og cyklister (ramt af fronten, siden eller bagenden af et køretøj).

Forhindret antal alvorlige kvæstelser: 140 740

Nutidsværdien af fordelene: 72,8 mia. EUR

Virkningen af den foretrukne løsning på køretøjsbrugere, fodgængere, cyklister, udstyrsfabrikanter og medlemsstaterne vurderes i alle tilfælde som meget positiv.

En sammenligning af virkningen påviser en markant forbedret sikkerhed for køretøjspassagerer samt for fodgængere og cyklister. Leverandørindustrien opnår fordele ved et øget salg af sikkerhedssystemer og -komponenter samt tilskyndelser til innovative teknologier og forsknings- og udviklingsaktiviteter. Forbrugere kan opnå fordele ved billigere forsikringspræmier. Medlemsstaterne vil muligvis opleve et mindre behov for udrykningstjenester og mindre trafikophobning.

**Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?** Maximum 12 lines

I løbet af evalueringsperioden (2021-2037) forventes den foretrukne løsning 3 at have følgende virkning:

Nutidsværdien af omkostningerne: 57,4 mia. EUR

Virkningen af den foretrukne løsning på køretøjsfabrikanter vurderes at være meget negativ som følge af de omkostninger og tiltag, der skal ydes fra fabrikanternes side for at opgradere køretøjers sikkerhedspræstationer.

Den indledende stigning i omkostningerne, som vil blive mindre med tiden, for køretøjsfabrikanten anslås til 516 EUR pr. personbil, 521 EUR pr. varevogn og let erhvervskøretøj, 970 EUR pr. bus og 1 013 EUR pr. lastbil. Ifølge historiske data vil disse omkostninger næppe blive overført til slutforbrugeren i deres helhed. Køretøjsbrugere kan dog komme ud for højere reparationsomkostninger.

**Hvordan påvirker den foretrukne løsning virksomhederne, herunder de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne?** Maximum 8 lines

Der forventes ingen væsentlig indvirkning på SMV'er, selv om nogle af dem vil få gavn af øget efterspørgsel, hvis de er en del af leverandørindustriens værdikæde. SMV'er, der køber køretøjer, kan blive udsat for højere købspriser, selv om dette ikke forventes (se ovenfor). SMV'er, der bruger lette erhvervskøretøjer til transport af mandskab, værktøj, pakker osv., vil få gavn af ensartede præstationskrav til køretøjssikkerhed.

**Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?** Maximum 4 lines

Den foretrukne løsning forventes ikke at få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder.

**Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?** Max 6 lines

Nej. Initiativet forventes også at få en vis virkning på miljøet, men den forventes ikke at blive væsentlig.

### D. Opfølgning

**Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?** Maximum 4 lines

Med henblik på at fremtidssikre den nye forordning har Kommissionen fundet det mest hensigtsmæssigt at behandle revisionen af disse regler for køretøjssikkerhed på en mere dynamisk måde, dvs. på baggrund af den generelle tekniske udvikling og tilsynekomsten af nye sikkerhedsbehov. I denne sammenhæng foranlediger den internationale lovgivningsmæssige udvikling gennem UNECE og det hyppige behov for tilpasning til disse regler i mange tilfælde automatisk sådanne revisioner.