

Brussel, 17.5.2018
SWD(2018) 191 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad
betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en
aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor
dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming
van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, tot wijziging van
Verordening (EU) 2018/... en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 78/2009,
(EG) nr. 79/2009 en (EG) nr. 661/2009**

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

Samenvatting
Effectbeoordeling van de <i>Herziening van Verordening (EG) nr. 661/2009 betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen</i> en van <i>Verordening (EG) nr. 78/2009 betreffende de voetgangersveiligheid</i> OPMERKING: Gelieve ermee rekening te houden dat de totale lengte van de samenvatting niet meer dan twee bladzijden mag zijn (1500 karakters/bladzijde)
A. Behoeftte aan maatregelen
Waarom? Wat is het probleem? <u>Maximaal 11 regels</u> De verkeersveiligheid wordt binnen de EU op geïntegreerde wijze aangepakt (bv. rechtshandhaving, bestuurderstraining, veiligheid van infrastructuur en voertuigen). Sinds 2001 is het aantal verkeersdoden fors gedaald. Recent werd er een stagnatie vastgesteld. Sommige lidstaten melden zelfs een toename gedurende meerdere opeenvolgende jaren. Er wordt verwacht dat als er geen nieuwe initiatieven voor de globale verkeersveiligheid komen, de veiligheidseffecten van de huidige aanpak niet langer meer de stijging van het verkeersvolume kunnen ondervangen. Met nog steeds meer dan 26 000 doden en nagenoeg 250 000 zwaargewonden per jaar moet er op dit gebied worden nagedacht over nieuwe maatregelen. Kwetsbare weggebruikers, zoals voetgangers, fietsers, kleine mensen en ouderen, moeten beter worden beschermd. Andere aandachtspunten zijn bv. de vrijstelling van botstests voor SUV's en de verwachte elektrificatie van het wagenpark met bijbehorende veiligheidsrisico's. In het algemeen kunnen deze doelstellingen worden verwezenlijkt door verbeteringen op diverse beleidsgebieden (bv. infrastructuur, opleiding) en voor dit specifieke initiatief door verbetering van de veiligheidsvoorzieningen voor voertuigen, mits er wordt gewerkt met een consistente aanpak voor alle relevante voertuigcategorieën.
Wat wordt met dit initiatief nagestreefd? <u>Maximaal 8 regels</u> <u>Algemene doelstelling:</u> Ofwel ongevallen volledig voorkomen en dus het totale aantal ervan verminderen ofwel de ernst van niet-voorkomen ongevallen beperken, zodat er in beide gevallen minder doden en zwaargewonden zijn. <u>Specifieke doelstelling 1:</u> Volgen van deze aanpak voor ongevallen tussen voertuigen of tussen voertuigen en andere obstakels. <u>Specifieke doelstelling 2:</u> Volgen van deze aanpak voor ongevallen tussen voertuigen en voetgangers/fietsers.
Wat is de meerwaarde van maatregelen op EU-niveau? <u>Maximaal 7 regels</u> Als de lidstaten de problemen inzake verkeersveiligheid individueel zouden aanpakken door op nationaal niveau specifieke, niet-geharmoniseerde en bijkomende vereisten voor voertuigveiligheid op te leggen, zou met name het vrije verkeer van motorvoertuigen in de Unie kunnen worden gehinderd, met negatieve gevolgen voor de burgers en marktdeelnemers. Daarnaast maken maatregelen op EU-niveau een efficiëntere aanpak mogelijk die aansluit op ander EU-beleid voor verkeersveiligheid in het kader van het derde mobiliteitspakket.
B. Oplossingen
Welke wetgevende en niet-wetgevende beleidsopties zijn overwogen? Heeft een bepaalde optie de voorkeur? Waarom? <u>Maximaal 14 regels</u> Drie beleidsopties, met een cumulatief karakter, werden in overweging genomen, waarbij in een vroeg stadium een zelfregulerende aanpak werd verworpen. Niet-wetgevende beleidsopties werden buiten beschouwing gelaten. De opties zijn: 1) Veralgemening van mature en ruim beschikbare veiligheidsvoorzieningen 2) Invoering van ruim beschikbare en minder courant gebruikte veiligheidsvoorzieningen als standaarduitrusting 3) Invoering van een volledige set veiligheidsvoorzieningen om innovatie te stimuleren Bij alle beleidsopties worden diverse wetgevingsvoorstellen beschouwd, die elk een specifiek veiligheidsprobleem dekken en waarbij optie 1 de minste en optie 3 de meeste veiligheidsgebieden en -problemen behandelt. In grote lijnen gaat het bij de eerste optie om doeltreffende maatregelen en technologieën die al ruim beschikbaar zijn op een gamma van reguliere wagens. Bij de tweede optie wordt specifiek de aandacht gevestigd op potentiële technologieën die van de voertuigfabrikanten eisen dat ze een beetje verder gaan dan wat momenteel beschikbaar is op de markt voor de hogere voertuigsegmenten. Voor alle categorieën gaat de voorkeur uit naar optie 3. Van deze optie wordt een maximale preventie verwacht van het aantal doden en zwaargewonden bij voertuiginzittenden, voetgangers en fietsers, tegen een aanvaardbare totale kostprijs. Ze staat ook borg voor een consequente en niet-discriminerende benadering van alle voertuigcategorieën.

Wie steunt welke optie? <u>Maximaal 7 regels</u>
<i>De voertuigfabrikanten zijn duidelijk voorstander van optie 1, aangezien deze de minste implicaties inhoudt voor nieuwe voertuigmodellen en tegelijk toch aanvaardbare veiligheidsvoordelen biedt, vooral voor lichte bedrijfsvoertuigen. Ze zouden ook optie 2 kunnen steunen, behalve een aantal maatregelen waarvan ze de doeltreffendheid in vraag stellen. Optie 3 wordt gesteund door het Europees Parlement, de lidstaten, de belangengroepen inzake veiligheid, de toeleveranciers en, zoals blijkt, ook door het grote publiek.</i>
C. Effecten van de voorkeursoptie
Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders van de belangrijkste opties)? <u>Maximaal 12 regels</u>
<i>Er wordt verwacht dat voorkeursoptie 3 in de beoordelingsperiode (2021 – 2037) de volgende effecten heeft, in vergelijking met het scenario waarbij geen wetgevende maatregelen worden genomen voor het verstrengen van de voorschriften inzake voertuigveiligheid:</i> <i>Vermeden aantal verkeersdoden: 24 794 gelijk aan een vermindering van 16,0% bij de voertuiginzittenden (botsingen voorkant, zijkant en achterkant) en van 14,4% bij de voetgangers en fietsers (geraakt met voorkant, zijkant of achterkant van een voertuig).</i> <i>Vermeden aantal zwaargewonden: 140 740</i> <i>Contante voordeelwaarde: 72,8 miljard euro</i> <i>De effecten van de voorkeursoptie op de voertuiggebruikers, de voetgangers, de fietsers, de fabrikanten en de lidstaten zijn in alle gevallen als zeer positief beoordeeld.</i> <i>Uit vergelijking van de effecten blijkt een duidelijke toename van de veiligheid van de voertuiginzittenden en ook van de bescherming van de voetgangers en fietsers. De toeleveranciers halen voordeel uit de stijgende verkoop van veiligheidssystemen en componenten en uit de bevordering van innovatieve technologieën en R&D-activiteiten. De consumenten kunnen genieten van goedkopere verzekeringspremies. Voor de lidstaten kan dit een daling van de inzet van de hulpdiensten betekenen, evenals een vermindering van de verkeersfiles.</i>
Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders die van de belangrijkste opties)? <u>Maximaal 12 regels</u>
<i>Er wordt verwacht dat voorkeursoptie 3 in de beoordelingsperiode (2021 – 2037) het volgende effect heeft:</i> <i>Contante waarde van de kosten: 57,4 miljard euro</i> <i>De effecten van de voorkeursoptie op de voertuigfabrikanten worden als zeer negatief beoordeeld als gevolg van de kosten en inspanningen die van de fabrikanten worden gevraagd om de veiligheidsprestaties van de voertuigen te verbeteren.</i> <i>De initiële kostenstijging voor de voertuigfabrikant, die in de loop der tijd afneemt, wordt geschat op 516 euro per personenauto, 521 euro per lichte bedrijfsauto, 970 euro per bus en 1013 euro per vrachtwagen. Het verleden leert ons dat het niet waarschijnlijk is dat deze kosten volledig worden doorgerekend aan de eindgebruiker. De voertuiggebruikers kunnen evenwel geconfronteerd worden met hogere herstellingskosten.</i>
Wat zijn de gevolgen voor bedrijven, kleine, middelgrote en micro-ondernemingen? <u>Maximaal 8 regels</u>
<i>Er worden geen grote gevolgen verwacht voor de kmo's, hoewel sommige voordeel kunnen halen uit de stijgende vraag als ze deel uitmaken van de waardeketen van de toeleveranciers. Kmo's die voertuigen aankopen, kunnen af te rekenen krijgen met hogere aankooprijzen, hoewel dit niet wordt verwacht (zie eerder). Kleine en middelgrote ondernemingen die lichte bedrijfswagens gebruiken voor het vervoer van personeel, gereedschap, verpakkingen enz. kunnen genieten van een gelijkwaardig niveau van vereiste voertuigveiligheidsprestaties.</i>
Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden? <u>Maximaal 4 regels</u>
<i>Er worden geen significante gevolgen verwacht voor de nationale begrotingen en overheden.</i>
Zijn er nog andere significante gevolgen? <u>Maximaal 6 regels</u>
<i>Nee. Het initiatief kan wel effect hebben op het milieu, maar er wordt niet verwacht dat dit significant zal zijn.</i>
D. Opvolging
Wanneer wordt het beleid geëvalueerd? <u>Maximaal 4 regels</u>
<i>Om de nieuwe verordening toekomstbestendig te maken, werd het geschikter geacht om herzieningen van deze regels voor voertuigveiligheid op een meer dynamische wijze aan te pakken, namelijk gekoppeld met de globale technische vooruitgang en het zich voordoen van nieuwe veiligheidsbehoeften. In dit verband leiden de internationale regelgevingsontwikkelingen in het kader van de VN/ECE en de geregelde noodzaak om deze regels te wijzigen veelal tot automatische uitvoering van dit herzieningsproces.</i>

