

Brüsszel, 2016.1.27.
SWD(2016) 10 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete

**a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek,
alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről**

{COM(2016) 31 final}
{SWD(2016) 9 final}

Vezetői összefoglaló

A VW kibocsátási válságának hatása a gépjárműtípus-jóváhagyási keretrendszerre

A. Fellépés szükséges

Miért? Milyen problémát kell megoldani?

A **VW kibocsátási válsága** a jelenlegi gépjárműtípus-jóváhagyási rendszer alapos újraértékelését teszi szükségessé annak érdekében, hogy **ki lehessen küszöbölni a szabályozási környezet gyengeségeit, amelyek következtében felderítetlen maradhatott a szennyező anyagok kibocsátására vonatkozó típus-jóváhagyási előírások nagyszabású megsértése.** Az, hogy ez megtörténhetett, **a típus-jóváhagyási rendszer hitelességét ássa alá.** Az előírások megsértésének léptéke és nyilvánvaló volta azt bizonyítja, a felelősök biztosak voltak abban, hogy a megtévesztésre nem derül fény. A család **megrendítette a gépjárművekre vonatkozó belső piaci jogszabályok alapját képező kölcsönös bizalom elvébe vetett hitet.** A hitelesség kérdésének megoldása, valamint a társadalom bizalmának és a belső piacon az egyenlő versenyfeltételeknek a helyreállítása a típus-jóváhagyási rendszer alapvető módosítását igényli.

A probléma háttérben húzódó fő ok az, hogy az előzetes megfelelés-ellenőrzési mechanizmus (típusjóváhagyás) megfelelő működéséért felelős szereplőket nem felügyelik, és nincs hatékony utólagos ellenőrzési mechanizmus (piacfelügyelet) sem.

Mi a kezdeményezés várható eredménye?

A kezdeményezés várhatóan:

- ✓ **jelentősen megváltoztatja annak a módját, ahogyan a jövőben ellenőrizni fogják, hogy a gépjárművek és a kapcsolódó termékek megfelelnek-e a biztonsági és környezetvédelmi követelményeknek,**
- ✓ **biztosítja a meg nem felelési problémák korai felismerését és megelőzését,**
- ✓ **minimalizálja annak kockázatát, hogy az előírásoknak nem megfelelő gépjárműipari termékeket forgalomba lehessen hozni, vagy azok forgalomban maradhassanak az uniós piacon, és**
- ✓ **kellően visszatartó erejű szankciókkal elrettenti az érintett szereplőket attól, hogy figyelmen kívül hagyják, megkerülik vagy megsértik a játékszabályokat.**

Milyen hozzáadott értéket képvisel az uniós szintű fellépés?

A tagállamok felelősek a gépjárműipari termékekre vonatkozó jogszabályoknak a területükön való végrehajtásért és érvényesítéséért, a VW-válság mértéke és léptéke azonban nyilvánvalóvá tette, hogy a nemzeti szinten meghozott egyedi intézkedések nem elegendők a belső piacon felmerülő súlyos meg nem felelési problémák kiszűréséhez és megelőzéséhez. **Az általánosan alkalmazandó kritériumokon alapuló, a tagállamok által egységesen megvalósított, összehangolt és koordinált végrehajtás érdekében feltétlenül uniós szintű felügyeletre van szükség. Ez elengedhetetlen ahhoz, hogy egyenlő versenyfeltételeket lehessen biztosítani az EU egész területén.** A VW-válság rávilágított arra, hogy ha a tagállamok külön-külön, nemzeti szinten hoznának korrekciós intézkedéseket, az azzal a kockázattal járna, hogy nem kezelnék a problémákat egységesen az EU egész területén, ez pedig akadályozná a gépjárművek szabad mozgását a belső piacon.

B. Megoldások

Milyen jogalkotási és nem jogalkotási szakpolitikai alternatívák merültek fel? Van-e előnyben részesített lehetőség? Miért?

A Bizottság már a VW-válság kirobbanása előtt dolgozni kezdett a gépjárművek típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályok javításán, és **meghatározta, hogy mely fő területeken van szükség jelentős javulásra** annak érdekében, hogy jobban lehessen kezelni a nem biztonságos és nem megfelelő gépjárműipari termékek problémáját. A lehetséges szakpolitikai alternatívák értékelése azzal a következtetéssel zárult, hogy az ezeken a területeken hozott szabályozási intézkedések lennének a leghatékonyabbak. E szakpolitikai alternatíváknak a VW-válság fényében való újraértékelése rámutatott arra, hogy a meg nem felelési problémák felismerése és megelőzése tekintetében tovább kell növelni az alternatívák hatékonyságát. Emellett az újraértékelés során fény derült a típus-jóváhagyási rendszer egy jelentős hiányosságára, nevezetesen arra, hogy **az előzetes megfelelés-ellenőrzési mechanizmus (típusjóváhagyás) megfelelő működéséért felelős szereplőket nem felügyelik, és nincs hatékony utólagos ellenőrzési mechanizmus (piacfelügyelet) sem.**

Fő területek, amelyeken a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályok javításra szorulnak (a VW-válság előtt)

A: a termékek nyomonkövethetősége és az egyes gazdasági szereplők felelőssége

B: a végrehajtó hatóságok feladatai és együttműködése

C: a műszaki szolgálatok által végzett típus-jóváhagyási feladatok minősége

D: forgalomba hozatal utáni védintézkedések és termékviszahívások

E: a gyártás megfelelőségének biztosítására szolgáló eljárások
Új területek, amelyeken a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályok javításra szorulnak (a VW-válság után)
F: A típusjóváhagyás és piacfelügyelet végrehajtásának felügyelete és koordinációja

Ki melyik lehetőséget támogatja?

A gazdasági szereplők, a nemzeti hatóságok és a műszaki szolgáltatók többsége támogatja az A–E területekre vonatkozó szabályozási alternatívákat. Ezek az érdekelt felek az F területen tervezett piacfelügyelet bevezetését is támogatják. A VW-válság nyomán a Bizottság több felől határozott felszólítást kapott arra, hogy a típus-jóváhagyási és piacfelügyeleti kötelezettségek eredményes érvényesítése érdekében uniós szintű felügyeletet és koordinációt is vezessen be. Ezt különösen az Európai Parlament, valamint a környezetvédelmi és fogyasztóvédelmi nem kormányzati szervezetek támogatják.

C. Az előnyben részesített lehetőségek hatásai

Melyek az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?

A fő területekre vonatkozó, a VW-válság kitörése előtt értékelt szabályozási szakpolitikai alternatívák (a továbbiakban: VW-válság előtti intézkedések) előnyben részesített kombinációja a becslések szerint évente 656 millió euróval, illetve 12 milliárd euróval csökkentheti az előírásoknak nem megfelelő, illetve a nem biztonságos gépjárműipari termékek piaci forgalmát. E szakpolitikai alternatíváknak a VW-válság fényében való újraértékelése rávilágított arra, hogy a VW-válság előtti intézkedéseket meg kell erősíteni kiegészítő intézkedésekkel (a továbbiakban: VW-válság utáni intézkedések), hogy eredményesebben csökkentsék a nem megfelelő gépjárműipari termékek piaci forgalmát. Az F területen javasolt, VW-válság utáni intézkedések, amelyek a típus-jóváhagyási és piacfelügyeleti kötelezettségek érvényesítése érdekében fokozottabb uniós szintű felügyelet és koordináció megvalósítását célozzák, a becslések szerint 117 millió EUR/év összegű további haszonnal fognak járni. (Lásd az összefoglaló táblázatot).

Az uniós piacon forgalomban lévő, az előírásoknak nem megfelelő, illetve nem biztonságos járműipari termékek arányának csökkenéséből eredő haszon (millió EUR/év)							
Az alábbiak ↓ csökkenése Terület →	A	B	C	D	E	F	Ezek kombinációja
Nem megfelelő termékek							
A VW-válság előtti intézkedések	188	94	124	–	250	–	656
A VW-válság utáni intézkedések	–	47	62	–	125	117	351
A VW-válság előtti és utáni intézkedések együttesen	188	141	186	–	375	117	1 007
Nem biztonságos termékek							
A VW-válság előtti intézkedések	1 500	4 500	3 750	–	2 250	–	12 000
Nem megfelelő + nem biztonságos termékek	1 688	4 641	3 936	–	2 625	117	13 007

A VW-válság előtti és utáni intézkedések kombinációja emellett a visszahívandó járművek számát is visszaszorítaná, ami a becslések szerint évente mintegy 60 millió EUR összegű további költségmegtakarítást jelentene az érintett gazdasági szereplőknek és hatóságoknak, továbbá az érintett járművek tulajdonosait is megkímélné az ezzel járó kellemetlenségektől.

Mekkora költségekkel járnak az előnyben részesített lehetőségek (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek)?

A VW-válság előtti és a VW-válság utáni intézkedések, valamint azok kombinációjának becsült költségeit az alábbi táblázat foglalja össze.

A VW-válság előtti és a VW-válság utáni intézkedések végrehajtásával járó becsült költségek összefoglalása (millió EUR)			
	A VW-válság előtt	A VW-válság után	Összesen
A gyártók költségei	90,0	10,0	100,0
A piacfelügyelet bevezetésének költségei	10,0	182,0	192,0
A műszaki szolgáltatók költségei	3,0	9,0	12,0
A tagállami végrehajtás és érvényesítés költségei	28,0	–	28,0
Az uniós felügyelet és koordináció költségei	–	9,0	9,0

A VW-válság előtti és a VW-válság utáni intézkedések végrehajtásának becsült összköltsége	131,0	210,0	341,0
---	-------	-------	--------------

Megjegyzés: A VW-válság előtti és a VW-válság utáni intézkedések végrehajtásának becsült költsége legalább egy nagyságrenddel alacsonyabb, mint a becsült haszon.

Hogyan érinti mindez a vállalkozásokat, a kis- és középvállalkozásokat és a mikrovállalkozásokat?

A Bizottság egy, a versenyképességre gyakorolt hatást vizsgáló tanulmányban részletesen elemezte, hogy a VW-válság előtti intézkedések milyen hatással lennének a vállalkozásokra az üzleti tevékenységeik költsége, az innovációs képességük, valamint a nemzetközi versenyképességük tekintetében. Az derült ki, hogy a tervezett intézkedéseknek viszonylag nagyobb hatásuk lehet azokra az ipari ágazatokra, amelyekben többségben vannak a kkv-k, például bizonyos jármű-kategóriák gyártói, valamint járművek és alkatrészek forgalmazói, továbbá egyes műszaki szolgáltatókra. A várható hatások annyira azonban nem jelentősek, hogy kifejezetten a kkv-kra vonatkozóan enyhítő intézkedéseket kellene bevezetni. Az előrejelzések szerint a VW-válság utáni intézkedéseknek sem lesz jelentős hatása a kkv-kre.

Jelentős lesz-e a tagállami költségvetésekre és közigazgatásokra gyakorolt hatás?

Amint a becsült költségek összefoglalása is mutatja, a tagállami költségvetésekre és közigazgatásokra gyakorolt hatás nagyrészt a megerősített piacfelügyeleti és végrehajtási kötelezettségekből ered.

Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

A második legjelentősebb hatás a gazdasági szereplőket érintené, különösen a nem uniós importőröket, amelyeknek piacfelügyeleti célokra uniós képviselőt kellene kijelölniük. Meg kell jegyezni, hogy típus-jóváhagyási célokra már létezik hasonló kötelezettség, amelynek keretében a harmadik országbeli gyártóknak meghatalmazott képviselőt kell kijelölniük az EU-ban. E gazdasági szereplők pluszköltségei korlátozottak lennének, ha piacfelügyeleti célokra is ugyanezt a képviselőt vennék igénybe.

D. Nyomon követés**Mikor kerül sor a szakpolitika felülvizsgálatára?**

A típus-jóváhagyási keretrendszert 2007-ben jelentős mértékben aktualizálta a 2007/46/EK irányelv, majd ezt 2009-ben egyszerűsítés követte a 661/2009/EK számú általános biztonsági rendelet elfogadásával. A keretrendszer 2013-ban elvégzett célravezetőségi vizsgálata azt mutatta, hogy a keretrendszer összes rendelkezésének felülvizsgálata nem lehetséges, mivel számos átmeneti rendelkezés még nem lépett teljes mértékben életbe, és az újonnan bevezetett rendelkezések végrehajtása tekintetében sincs elég tapasztalat. Mindebből az a következtetés vonható le, hogy a soron következő felülvizsgálatnak csak akkor lesz értelme, ha elegendő idő (azaz a hatálybalépés után legalább 5 év) áll rendelkezésre a szükséges tapasztalatok megszerzésére, hogy bizonyítékokat lehessen gyűjteni arról, hogy a tervezett intézkedések milyen pozitív hatásokkal fognak járni.