



Briselē, 27.1.2016.
SWD(2016) 10 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai

**par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem
paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus
uzraudzību**

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

Kopsavilkums

VW emisiju krīzes ietekme uz mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas regulējuma pārskatīšanu

A. Rīcības nepieciešamība

Kāpēc? Kāda ir risināmā problēma?

VW emisiju krīze ir radījusi nepieciešamību vēlreiz rūpīgi novērtēt mehānisko transportlīdzekļu pašreizējo tipa apstiprināšanas sistēmu, lai novērstu regulatīvās nepilnības, kuras neļāva atklāt, ka plašā mērogā tiek pārkāptas tipa apstiprināšanas prasības attiecībā uz piesārņojošo vielu emisijām. Tas, ka kaut kas tāds varēja notikt, **apdraud tipa apstiprināšanas sistēmas uzticamību**. Šā pārkāpuma mērogs un acīmredzamība liecina, ka par pārkāpumu atbildīgās personas jutās ļoti pārliecinātas, ka krāpšana netiks atklāta. Tas ir **iedragājis paļāvību uz savstarpējas uzticēšanās principu**, uz ko pamatojas iekšējā tirgus tiesību akti par mehāniskajiem transportlīdzekļiem. Lai risinātu šo jautājumu par uzticamību un atjaunotu sabiedrības paļāvību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus iekšējā tirgū, fundamentāli jāmaina tipa apstiprināšanas sistēma.

Šīs problēmas pamatā galvenokārt ir tas, ka netiek uzraudzītas par *ex-ante* atbilstības pārbaudes mehānisma (tipa apstiprināšana) pareizu darbību atbildīgās struktūras un nav efektīva *ex-post* pārbaudes mehānisma (tirgus uzraudzība).

Ko paredzēts sasniegt ar šo iniciatīvu?

Gaidāms, ka iniciatīva:

- ✓ būtiski mainīs veidu, kā tiks pārbaudīta mehānisko transportlīdzekļu un ar tiem saistīto ražojumu atbilstība drošības un vides aizsardzības prasībām,
- ✓ nodrošinās neatbilstības problēmu agrīnu konstatēšanu un novēršanu,
- ✓ samazinās risku, ka ES tirgū var tikt laisti vai palikti neatbilstīgi autorūpniecības ražojumi, un
- ✓ izveidos pietiekami pārliecinošus preventīvus pasākumus, kas iesaistītās personas atturēs no spēles noteikumu ignorēšanas, apiešanas un pārkāpšanas.

Kāda ir pievienotā vērtība rīcībai ES līmenī?

Dalībvalstis atbild par autorūpniecības ražojumu tiesību aktu īstenošanu un izpildi savā teritorijā, bet VW krīzes apjoms un mērogs parādīja, ka ar dalībvalstu individuālu rīcību valsts mērogā vien nepietiek, lai iekšējā tirgū konstatētu un novērstu būtiskas ar neatbilstību saistītas problēmas. **Lai panāktu saskaņotu un koordinētu izpildi, kuras pamatā ir visiem piemērojami kritēriji, ko dalībvalstis piemēro vienādi, ir pamatota nepieciešamība pēc ES mēroga uzraudzības. Tā ir neaizstājama vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanai visā ES.** VW krīze liecina, ka dalībvalstu individuāli veiktas korektīvas darbības valsts mērogā radītu risku, ka problēmas netiek risinātas vienādi visā ES, un liktu šķēršļus mehānisko transportlīdzekļu brīvai aprītei iekšējā tirgū.

B. Risinājumi

Kādi leģislatīvie un neleģislatīvie varianti tika apsvērti? Vai kādam variantam dodama priekšroka? Kāpēc?

Jau pirms VW krīzes izcelšanās Komisija gatavoja priekšlikumus mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas tiesību aktu uzlabošanai un **apzināja galvenās jomas, kurās ir būtiskas uzlabojumu iespējas**, nolūkā sekmīgāk risināt problēmas, ko rada nedroši un neatbilstīgi autorūpniecības ražojumi. Iespējamo risinājumu variantu novērtēšanas rezultātā tika secināts, ka reglamentējoša rīcība šajās jomās būtu visefektīvākā. Šo risinājumu variantu atkārtota novērtēšana VW krīzes kontekstā ir uzsvērusi nepieciešamību vēl vairāk uzlabot to efektivitāti neatbilstības problēmu konstatēšanā un novēršanā. Turklāt šīs atkārtotās novērtēšanas rezultātā konstatēta ļoti nozīmīga tipa apstiprināšanas sistēmas nepilnība, proti, **netiek uzraudzītas par *ex-ante* atbilstības pārbaudes mehānisma (tipa apstiprināšana) pareizu darbību atbildīgās struktūras un nav efektīva *ex-post* pārbaudes mehānisma (tirgus uzraudzība).**

Galvenās jomas, kurās apzinātas tipa apstiprināšanas tiesību aktu uzlabojumu iespējas (pirms VW krīzes)

A: ražojumu izsekojamība un ekonomikas dalībnieku pienākumi

B: izpildes iestāžu pienākumi un sadarbība

C: tehnisko dienestu tipa apstiprināšanas uzdevumu veikšanas kvalitāte

D: aizsardzības pasākumi pēc laišanas tirgū un atsaukšana

E: procedūras ražošanas atbilstības nodrošināšanai

Jaunas jomas, kurās apzinātas tipa apstiprināšanas tiesību aktu uzlabojumu iespējas (pēc VW krīzes)

F: tipa apstiprināšanas un tirgus uzraudzības izpildes pārraudzība un koordinēšana

Kuru variantu kurš atbalsta?

Reglamentējošus risinājumu variantus A–E jomā atbalsta lielākā daļa ekonomikas dalībnieku, valstu iestāžu un tehnisko dienestu. Šīs ieinteresētās personas atbalsta arī tirgus uzraudzības ieviešanu, kas paredzēta attiecībā uz F jomu. Pēc VW krīzes Komisija tika neatlaidīgi aicināta arī ES līmenī izveidot pārraudzību un koordinēšanu, lai nodrošinātu tipa apstiprināšanas un tirgus uzraudzības pienākumu efektīvu izpildi. Šo risinājuma variantu it sevišķi atbalsta Eiropas Parlaments un vides un patērētāju tiesību aizsardzības NVO.

C. Vēlamo variantu ietekme

Kādus ieguvumus nodrošinās vēlami varianti (ja tādi ir, pretējā gadījumā – galvenie varianti)?

Aplēsts, ka, izmantojot reglamentējošu risinājumu variantu vēlamo apvienojumu galvenajās jomās atbilstīgi novērtējumam pirms VW krīzes izcelšanās (pirms VW krīzes iecerētie pasākumi), neatbilstīgu un nedrošu autorūpniecības ražojumu tirgus daļas vērtību ir iespējams samazināt attiecīgi par 656 miljoniem euro un 12 miljardiem euro gadā. Atkārtota novērtēšana VW krīzes kontekstā ir atklājusi nepieciešamību pastiprināt šos pirms VW krīzes iecerētos pasākumus ar papildu darbībām (pēc VW krīzes iecerētie pasākumi), lai būtu iespējams efektīvāk samazināt neatbilstīgu autorūpniecības ražojumu tirgus daļas vērtību. Aplēsts, ka pēc VW krīzes iecerēto pasākumu īstenošana F jomā, labāka pārraudzība ES līmenī un tipa apstiprināšanas un tirgus uzraudzības pienākumu izpildes koordinēšana ļaus papildus iegūt 117 miljonus euro gadā. (Sk. kopsavilkuma tabulu).

Ieguvumi, izteikti kā neatbilstīgu un nedrošu autorūpniecības ražojumu daļas samazinājums ES tirgū (miljoni euro gadā)								
Samazinājums ↓ Joma →	↓	A	B	C	D	E	F	Apvienojums
Neatbilstīgi ražojumi								
"Pirms VW" pasākumi		188	94	124	-	250	-	656
"Pēc VW" pasākumi		-	47	62	-	125	117	351
Kopā "pirms VW + pēc VW" pasākumi		188	141	186	-	375	117	1007
Nedroši ražojumi								
"Pirms VW" pasākumi		1500	4500	3750	-	2250	-	12000
Neatbilstīgi + nedroši ražojumi		1688	4641	3936	-	2625	117	13007

"Pirms VW" pasākumu un "pēc VW" pasākumu apvienojums samazinātu arī atsaucamo transportlīdzekļu skaitu un saskaņā ar aplēsēm ļautu attiecīgajiem ekonomikas dalībniekiem un iestādēm ik gadu papildus ietaupīt izmaksas aptuveni 60 miljonu euro apmērā, kā arī mazinātu ar atsaukšanu saistītās neērtības attiecīgo transportlīdzekļu īpašniekiem.

Kādas ir vēlamo variantu izmaksas (ja tādi ir, pretējā gadījumā – galveno variantu izmaksas)?

"Pirms VW" pasākumu un "pēc VW" pasākumu, un to apvienojuma aplēstās izmaksas apkopotas tabulā.

"Pirms VW" pasākumu un "pēc VW" pasākumu īstenošanas aplēsto izmaksu kopsavilkums (miljonos euro)			
	"Pirms VW" pasākumi	"Pēc VW" pasākumi	Kopā
Izmaksas ražotājiem	90,0	10,0	100,0
Tirgus uzraudzības ieviešanas izmaksas	10,0	182,0	192,0
Izmaksas tehniskajiem dienestiem	3,0	9,0	12,0
Īstenošanas un izpildes izmaksas dalībvalstīs	28,0	-	28,0
ES uzraudzības un koordinēšanas izmaksas	-	9,0	9,0
"Pirms VW" pasākumu un "pēc VW" pasākumu īstenošanas kopējās aplēstās izmaksas	131,0	210,0	341,0

Piezīme. "Pirms VW" pasākumu un "pēc VW" pasākumu īstenošanas aplēstās izmaksas ir vismaz par vienu skaitļa kārtu mazākas nekā aplēstie ieguvumi.

Kā tas skars uzņēmumus, MVU un mikrouzņēmumus?

"Pirms VW" pasākumu ietekme uz uzņēmumiem to uzņēmējdarbības veikšanas izmaksu, inovācijas spēju un starptautiskās konkurētspējas izteiksmē ir rūpīgi novērtēta konkurētspējas pārbaudes pētījumā. Izrādījās, ka iecerētie pasākumi var salīdzinoši lielākā mērā ietekmēt tos nozares sektorus, kuros pārsvarā darbojas MVU, piemēram, konkrētu transportlīdzekļu

katēriju ražotāji, transportlīdzekļu un sastāvdaļu izplatītāji, kā arī daži tehniskie dienesti. Tomēr paredzamā ietekme uz MVU nav tik nozīmīga, lai būtu vajadzīgi īpaši pasākumi tās mazināšanai. Nav gaidāma arī "pēc VW" pasākumu nozīmīga ietekme uz MVU.

Vai būs būtiska ietekme uz valstu budžetu un pārvaldi?

Kā redzams aplēsto izmaksu kopsavilkumā, ietekme uz valstu budžetu un pārvaldi izriet galvenokārt no vērienīgākiem tirgus uzraudzības un izpildes nodrošināšanas pienākumiem.

Vai būs kāda cita būtiska ietekme?

Otra konstatētā būtiskākā ietekme attiektos uz ekonomikas dalībniekiem, it sevišķi importētājiem valstīs ārpus ES, kuriem jāpilnvaro ES pārstāvis tirgus uzraudzības vajadzībām. Jāatzīmē, ka tipa apstiprināšanas vajadzībām jau pastāv līdzīgs pienākums, kas paredz, ka ražotājiem no trešām valstīm jānorīko pilnvarots pārstāvis ES. Šo ekonomikas dalībnieku papildu izmaksas būtu ierobežotas, ja tie šo pārstāvi izmantotu arī tirgus uzraudzības vajadzībām.

D. Turpmākā rīcība

Kad politika tiks pārskatīta?

Tipa apstiprināšanas regulējums tika būtiski atjaunināts 2007. gadā ar Direktīvu 2007/46/EK, un pēc tam 2009. gadā notika vienkāršošana ar Vispārējās drošības Regulu (EK) Nr. 661/2009. Šā regulējuma atbilstības pārbaude, kas tika veikta 2013. gadā, apliecināja, ka visu regulējuma noteikumu pamatota pārskatīšana nav iespējama, jo bija vairāki pārejas noteikumi, kuri vēl nebija pilnībā stājušies spēkā, un trūka pieredzes jaunieviesto noteikumu īstenošanā. Uz šā pamata jāizdara secinājums, ka nākamā pārskatīšana būtu noderīga tikai tad, kad būtu pagājis pietiekami ilgs laiks vajadzīgās pieredzes veidošanai, lai apkopotu attiecīgos pierādījumus par pozitīvo ietekmi, ko radīs iecerētie pasākumi (proti, vismaz 5 gadi pēc stāšanās spēkā).