

Bruxelles, 27.1.2016
SWD(2016) 10 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

**Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului
privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora,
precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate
vehiculelor respective**

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

Fișă rezumat
Impactul crizei emisiilor VW asupra revizuirii cadrului de omologare de tip a autovehiculelor
A. Necesitatea de a acționa
De ce? Care este problema abordată?
Criza emisiilor VW face necesară o reevaluare completă a actualului sistem de omologare de tip a autovehiculelor cu scopul de a aborda deficiențele de reglementare care au împiedicat depistarea acestei încălcări la scară largă a cerințelor pentru omologarea de tip privind emisiile poluante. Faptul că s-a putut întâmpla acest lucru pune la îndoială credibilitatea sistemului de omologare în cauză. Amploarea și caracterul evident al acestei încălcări arată că persoanele responsabile au fost foarte sigure că fraudea nu va fi depistată. Aceasta a distrus credibilitatea principiului încrederii reciproce pe care s-a bazat legislația privind piața internă a autovehiculelor. Este nevoie de o schimbare fundamentală a sistemului de omologare de tip pentru a aborda această problemă a credibilității și pentru a restabili încrederea societății și condițiile echitabile de concurență de pe piața internă. Principalii factori care stau la baza acestei probleme sunt lipsa supravegherii actorilor responsabili pentru funcționarea adecvată a mecanismului de control ex ante al conformității (omologarea de tip) și absența unui mecanism eficient de control ex post (supravegherea pieței).
Ce se așteaptă de la această inițiativă?
Se preconizează că inițiativa: ✓ va aduce o modificare substanțială a modului în care autovehiculele și produsele conexe vor fi verificate în ceea ce privește conformitatea cu cerințele în materie de securitate și de mediu, ✓ va asigura depistarea timpurie și prevenirea problemelor de neconformitate, ✓ va minimiza riscul ca produsele automotiv neconforme să fie introduse sau să rămână pe piața UE și ✓ va crea mijloace de descurajare suficient de puternice pentru ca actorii implicați să nu mai poată ignora, eluda și încălca regulile jocului.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE?
Statele membre sunt responsabile pentru punerea în aplicare și respectarea legislației privind produsele automotiv pe teritoriul lor, însă amploarea și scara crizei VW au demonstrat faptul că acțiunile întreprinse individual de către statele membre la nivel național nu sunt suficiente pentru a detecta și a preveni probleme majore de nerespectare a legislației pe piața internă. Există o nevoie justificată pentru supravegherea la nivelul UE în scopul de a se realiza o punere în aplicare coordonată și armonizată, bazată pe criterii aplicabile și aplicată uniform de către statele membre. Acest lucru este indispensabil pentru a se asigura condiții de concurență echitabile pe întreg teritoriul UE. Criza VW a demonstrat că, dacă statele membre ar lua măsuri de remediere în mod individual la nivel național, ar exista riscul ca problemele să nu fie abordate uniform la nivelul Uniunii Europene și s-ar crea obstacole în calea liberei circulații a autovehiculelor în cadrul pieței interne.

B. Soluții						
Ce opțiuni de politică legislative și nelegislative au fost luate în considerare? Există o opțiune preferată sau nu? De ce?						
Încă înainte de declanșarea crizei VW, Comisia lucra la propuneri privind îmbunătățirea legislației referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a identificat domenii principale cu un potențial semnificativ de ameliorare pentru a aborda mai bine problemele legate de produsele automotiv nesigure și neconforme. Evaluarea posibilelor opțiuni strategice a dus la concluzia că o măsură de reglementare în aceste domenii ar fi cea mai eficientă. Reevaluarea acestor opțiuni strategice pe fundalul crizei VW a evidențiat necesitatea de a spori și mai mult eficiența acestora în ceea ce privește detectarea și prevenirea problemelor de neconformitate. Mai mult, această reevaluare a dus la identificarea unei deficiențe majore a sistemului de omologare de tip, și anume lipsa supravegherii actorilor responsabili pentru funcționarea adecvată a mecanismului de control ex ante al conformității (omologarea de tip) și absența unui mecanism eficient de control ex post (supravegherea pieței). <table border="1"> <tr> <th>Domenii principale identificate pentru îmbunătățirea legislației privind omologarea de tip (înainte de criza VW)</th></tr> <tr> <td>A: trasabilitatea produselor și responsabilitățile operatorilor economici</td></tr> <tr> <td>B: responsabilitățile și cooperarea dintre autoritățile care asigură respectarea legislației</td></tr> <tr> <td>C: calitatea sarcinilor din domeniul omologării de tip efectuate de către serviciile tehnice</td></tr> <tr> <td>D: măsuri de salvagardare și rechemări ulterioare introducerii pe piață</td></tr> <tr> <td>E: proceduri pentru asigurarea conformității producției</td></tr> </table>	Domenii principale identificate pentru îmbunătățirea legislației privind omologarea de tip (înainte de criza VW)	A: trasabilitatea produselor și responsabilitățile operatorilor economici	B: responsabilitățile și cooperarea dintre autoritățile care asigură respectarea legislației	C: calitatea sarcinilor din domeniul omologării de tip efectuate de către serviciile tehnice	D: măsuri de salvagardare și rechemări ulterioare introducerii pe piață	E: proceduri pentru asigurarea conformității producției
Domenii principale identificate pentru îmbunătățirea legislației privind omologarea de tip (înainte de criza VW)						
A: trasabilitatea produselor și responsabilitățile operatorilor economici						
B: responsabilitățile și cooperarea dintre autoritățile care asigură respectarea legislației						
C: calitatea sarcinilor din domeniul omologării de tip efectuate de către serviciile tehnice						
D: măsuri de salvagardare și rechemări ulterioare introducerii pe piață						
E: proceduri pentru asigurarea conformității producției						

Domenii noi identificate pentru îmbunătățirea legislației privind omologarea de tip (după criza VW)
F: Supravegherea și coordonarea aplicării procedurilor în materie de omologare de tip și de supraveghere a pieței

De cine este sprijinită fiecare opțiune?

Opțiunile de reglementare pentru domeniile A-E sunt sprijinite de majoritatea operatorilor economici, a autorităților naționale și a serviciilor tehnice. Părțile interesate sprijină, de asemenea, și introducerea supravegherii pieței, astfel cum este prevăzut pentru domeniul F. În perioada care a urmat crizei VW, s-au făcut apeluri insistente la Comisie să se instituie, de asemenea, supravegherea și coordonarea la nivelul UE pentru a se asigura respectarea efectivă a obligațiilor în materie de supraveghere a pieței și de omologare de tip. În special Parlamentul European și ONG-urile din domeniul mediului și al protecției consumatorilor sprijină această opțiune.

C. Impactul opțiunilor preferate

Care sunt beneficiile opțiunilor preferate (după caz, iar dacă nu, ale celor principale)?

Combinatia preferată de opțiuni strategice de reglementare pentru principalele domenii, astfel cum au fost evaluate înainte de izbucnirea crizei VW (denumite în continuare măsuri pre-VW) este considerată că are potențialul de a reduce valoarea pieței de produse automotiv neconforme și nesigure cu 656 de milioane și, respectiv, 12 miliarde EUR pe an. Reevaluarea în lumina crizei VW a dus la identificarea necesității de a consolida și mai mult aceste măsuri pre-VW cu acțiuni complementare (denumite în continuare măsuri post-VW), pentru a le spori eficacitatea în ceea ce privește reducerea valorii pieței produselor automotiv neconforme. S-a estimat că beneficiile suplimentare care decurg din măsurile post-VW din cadrul domeniului F, vizând o mai bună supraveghere și coordonare la nivelul UE în vederea punerii în aplicare a obligațiilor în materie de omologare de tip și de supraveghere a pieței, vor genera un beneficiu suplimentar în valoare de 117 milioane EUR/an. (A se vedea tabelul recapitulativ de mai jos).

Beneficii care decurg din reducerea ponderii produselor automotiv neconforme și nesigure pe piața UE (milioane EUR/an)							
Reducerea numărului de ↓ ↓ Zona →	A	B	C	D	E	F	Combinatie
Produse neconforme							
Măsuri pre-VW	188	94	124	—	250	—	656
Măsuri post-VW	—	47	62	—	125	117	351
Total măsuri pre-VW + măsuri post-VW	188	141	186	—	375	117	1007
Produse nesigure							
Măsuri pre-VW	1500	4500	3750	—	2250	—	12000
Produse nesigure și neconforme	1688	4641	3936	—	2625	117	13007

Combinatia de măsuri pre-VW și post-VW ar reduce, de asemenea, numărul de vehicule ce trebuie rechemate de pe piață, ceea ce ar duce la o creștere estimativă suplimentară a economiilor de costuri de aproximativ 60 de milioane EUR pe an pentru operatorii economici și autoritățile implicate, precum și la reducerea problemelor conexe pentru proprietarii vehiculelor în cauză.

Care sunt costurile opțiunilor preferate (după caz, iar dacă nu, ale celor principale)?

Costurile estimate ale măsurilor pre-VW și post-VW și ale combinației acestora sunt rezumate în tabelul de mai jos.

Rezumatul costurilor estimate pentru punerea în aplicare a măsurilor pre-VW și post-VW (milioane EUR)			
	Pre-VW	Post-VW	Total
Costurile pentru producători	90,0	10,0	100,0
Costurile de introducere a supravegherii pieței	10,0	182,0	192,0
Costurile pentru serviciile tehnice	3,0	9,0	12,0
Costuri legate de punerea în aplicare și asigurarea respectării legislației de către statele membre	28,0	—	28,0
Costuri pentru supraveghere și coordonare de către UE	—	9,0	9,0
Total costuri estimate de punere în aplicare a măsurilor pre-VW și post-VW	131,0	210,0	341,0

Notă: costurile estimate pentru punerea în aplicare a măsurilor pre-VW și post-VW sunt cu cel puțin un ordin de mărime mai mici decât beneficiile estimate.

Care va fi impactul asupra societăților, a IMM-urilor și a microîntreprinderilor?

Impactul măsurilor pre-VW asupra întreprinderilor în ceea ce privește costul desfășurării activităților economice, capacitatea de a inova și competitivitatea internațională a fost analizat în detaliu prin intermediul unui studiu de competitivitate. S-a constatat că măsurile avute în vedere ar putea avea un impact mai mare asupra acelor sectoare din cadrul industriei dominate de IMM-uri, cum ar fi producătorii de anumite categorii de vehicule, distribuitorii de vehicule și componente și, de asemenea, unele servicii tehnice. Cu toate acestea, impactul preconizat nu este atât de semnificativ încât să fie nevoie de măsuri specifice de atenuare pentru IMM-uri. Se preconizează că măsurile post-VW nu vor avea niciun impact semnificativ asupra IMM-urilor.

Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale?
Așa cum se poate observa din sumarul costurilor estimate, impactul asupra bugetelor și administrațiilor naționale rezultă în principal din obligațiile consolidate de supraveghere a pieței și de control.
Vor exista și alte consecințe semnificative?
Al doilea impact deosebit de semnificativ identificat ar fi faptul că operatorii economici, în special importatorii din afara UE, vor trebui să numească un reprezentant UE în scopul supravegherii pieței. Ar trebui remarcat faptul că există deja o obligație similară pentru omologarea de tip, în cadrul căreia producătorii din țările terțe trebuie să desemneze un reprezentant autorizat în UE. Pentru acești operatori economici, costul suplimentar ar fi limitat dacă ar putea folosi același reprezentant și pentru supravegherea pieței.
D. Măsuri ulterioare
Când va fi reexaminată politica?
Cadrul omologării de tip a fost actualizat considerabil în 2007 prin Directiva 2007/46/CE, urmat de un exercițiu de simplificare în 2009, prin Regulamentul nr. 661/2009 privind siguranța generală. O verificare calitativă a acestui cadru, efectuată în 2013, a arătat că o analiză argumentată a tuturor dispozițiilor cadrului respectiv nu a fost posibilă din cauza unui număr de dispoziții tranzitorii care nu au intrat pe deplin în vigoare și a lipsei de experiență în ceea ce privește punerea în aplicare a noilor dispoziții. Concluzia care trebuie trasă de aici este că următoarea reexaminare ar avea sens numai dacă se alocă suficient timp pentru dobândirea experienței necesare găsirii de dovezi cu privire la efectele pozitive pe care le vor genera măsurile avute în vedere (adică la cel puțin 5 ani după intrarea sa în vigoare).