



Bruselj, 27.1.2016  
SWD(2016) 10 final

**DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE**

**POVZETEK OCENE UČINKA**

*Spremni dokument*

**k predlogu Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta**

**o homologaciji in nadzoru trga motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov,  
sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila**

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

## Povzetek

Učinek afere Volkswagen v zvezi z emisijami na pregled homologacijskega okvira za motorna vozila

### A. Nujnost ukrepanja

#### Zakaj? Kaj je težava, ki se obravnava?

Zaradi **afere Volkswagen (v nadaljnjem besedilu „afera VW“)** v zvezi z emisijami je treba temeljito ponovno oceniti trenutni homologacijski sistem za motorna vozila, da se **obravnavajo regulativne slabosti, ki so preprečile odkritje tako obsežne kršitve** homologacijskih zahtev v zvezi z emisijami onesnaževal. Dejstvo, da se je to lahko zgodilo, je ogrozilo **zaupanje v homologacijski sistem**. Razsežnost in očitnost te kršitve dokazujeta, da so bile osebe, odgovorne za kršitev, trdno prepričane, da zavajanje ne bo odkrito. Dogodek je **zamajal zaupanje v načelo medsebojnega zaupanja**, na katerem temelji zakonodaja o notranjem trgu za motorna vozila. Homologacijski sistem je treba temeljito spremeniti, da se bo obravnavalo vprašanje v zvezi s kredibilnostjo, povrnilo zaupanje družbe in da se bodo ponovno zagotovili enaki konkurenčni pogoji na notranjem trgu.

**Glavna osnovna povzročitelja te težave sta pomanjkanje nadzora nad akterji, odgovornimi za ustrezno delovanje mehanizma za predhodni nadzor skladnosti (homologacija), in odsotnost učinkovitega naknadnega nadzornega mehanizma (nadzor trga).**

#### Kaj naj bi ta pobuda po pričakovanjih dosegla?

Pobuda naj bi:

- ✓ **bistveno spremenila način preverjanja skladnosti motornih vozil in povezanih izdelkov z varnostnimi in okoljskimi zahtevami;**
- ✓ **zagotovila zgodnje odkrivanje in preprečevanje težav v zvezi z neskladnostjo;**
- ✓ **zmanjšala tveganje, da se neskladni avtomobilski izdelki dajo na trg EU ali ostanejo na njem, in**
- ✓ **ustvarila dovolj močne odvrtačne ukrepe za vključene akterje, ki bi preprečevali neupoštevanje in kršenje pravil igre ter izogibanje tem pravilom.**

#### Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU?

Države članice so odgovorne za izvajanje in izvrševanje zakonodaje o avtomobilskih izdelkih na svojem ozemlju, vendar sta obseg in razsežnost afere VW pokazala, da posamezni ukrepi držav članic na nacionalni ravni ne zadostujejo za odkrivanje in preprečevanje velikih težav, povezanih z neskladnostjo na notranjem trgu. Obstaja **upravičena potreba po nadzoru v celotni EU, da se doseže usklajeno izvrševanje na podlagi splošno veljavnih meril, ki jih države članice enotno uporabljajo. To je nujno za zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev po celotni EU.** Afera VW je pokazala, da bi v primeru individualnega sprejemanja popravilnih ukrepov držav članic na nacionalni ravni obstajalo tveganje, da se težave ne bi enotno obravnavale po celotni EU, kar bi ustvarilo ovire za prosti pretok motornih vozil na notranjem trgu.

## B. Rešitve

#### Katere zakonodajne in nezakonodajne možnosti politike so se upoštevale? Ali obstaja najprimernejša možnost ali ne? Zakaj?

Že pred izbruhom afere VW je Komisija pripravljala predloge za izboljšanje zakonodaje o homologaciji za motorna vozila in **opredelila glavna področja, ki jih je mogoče bistveno izboljšati**, da bi se bolje obravnavale težave zaradi nevarnih in neskladnih avtomobilskih izdelkov. Ocena morebitnih možnosti politike je pokazala, da bi bili na teh področjih najučinkovitejši regulativni ukrepi. Ponovna ocena teh možnosti politike ob upoštevanju afere VW je izpostavila potrebo po dodatnem izboljšanju njihove učinkovitosti v smislu odkrivanja in preprečevanja težav v zvezi z neskladnostjo. Poleg tega sta se na podlagi te ponovne ocene opredelili največji slabosti homologacijskega sistema, in sicer **pomanjkanje nadzora nad akterji, odgovornimi za ustrezno delovanje mehanizma za predhodni nadzor skladnosti (homologacija), in odsotnost učinkovitega naknadnega nadzornega mehanizma (nadzor trga).**

Glavna opredeljena področja, na katerih se lahko izboljša zakonodaja o homologaciji (pred afero VW)
---

A: sledljivost proizvodov in zadolžitve gospodarskih subjektov
--

B: zadolžitve in sodelovanje organov pregona
--

C: kakovost nalog v zvezi s homologacijo, ki jih izvajajo tehnične službe
---

D: zaščitni ukrepi in odpoklici po prihodu izdelka na trg
---

E: postopki za zagotavljanje skladnosti proizvodnje
---

Nova opredeljena področja, na katerih se lahko izboljša zakonodaja o homologaciji (po aferi VW)
---

F: nadzor in usklajevanje homologacije ter izvrševanje nadzora trga

### Kdo podpira katero možnost?

Regulativne možnosti za področja od A do E podpira večina gospodarskih subjektov, nacionalnih organov in tehničnih služb. Ti deležniki podpirajo tudi uvedbo nadzora trga, kot je predvidena za področje F. V obdobju po razkritju afere VW je bila Komisija resno pozvana k uvedbi nadzora in usklajevanja na ravni EU, da se zagotovi učinkovito izvrševanje obveznosti v zvezi s homologacijo in nadzorom trga. To možnost podpirajo zlasti Evropski parlament in nevladne organizacije za varstvo okolja in potrošnikov.

### C. Učinki najprimernejših možnosti

#### Kakšne so koristi najprimernejših možnosti (če obstajajo, sicer samo glavne)?

Za najprimernejšo kombinacijo regulativnih možnosti politike za glavna področja, kot so bila ocenjena pred izbruhom afere VW (v nadaljnjem besedilu „ukrepi pred afero VW“), je bilo ocenjeno, da bi lahko zmanjšala vrednost trga, ki ga zavzemajo neskladni in nevarni avtomobilski izdelki, za 656 milijonov evrov oziroma 12 milijard evrov letno. Na podlagi ponovne ocene ob upoštevanju afere VW je bilo opredeljeno, da je treba te ukrepe pred afero VW dodatno okrepiti z dopolnilnimi ukrepi (v nadaljnjem besedilu „ukrepi po aferi VW“) za izboljšanje njihove učinkovitosti v smislu zmanjšanja tržne vrednosti neskladnih avtomobilskih izdelkov. Za dodatne koristi ukrepov po aferi VW v okviru področja F, za katero sta predvidena boljši nadzor in usklajevanje na ravni EU za izvrševanje obveznosti v zvezi s homologacijo in nadzorom trga, je bilo ocenjeno, da bodo ustvarile dodatne koristi v višini 117 milijonov EUR letno (glej zbirno razpredelnico v nadaljevanju).

Koristi v smislu manjšega deleža neskladnih in nevarnih avtomobilskih izdelkov na trgu EU (v milijonih EUR/leto)								
Zmanjšanje ↓ Področje →	↓	A	B	C	D	E	F	kombinacija
<b>Neskladni izdelki</b>								
Ukrepi pred afero VW		188	94	124	–	250	–	656
Ukrepi po aferi VW		–	47	62	–	125	117	351
Skupaj ukrepi pred afero VW in po njej		188	141	186	–	375	117	<b>1 007</b>
<b>Nevarni izdelki</b>								
Ukrepi pred afero VW		1 500	4 500	3 750	–	2 250	–	<b>12 000</b>
<b>Neskladni in nevarni izdelki</b>		<b>1 688</b>	<b>4 641</b>	<b>3 936</b>	–	<b>2 625</b>	<b>117</b>	<b>13 007</b>

Kombinacija ukrepov pred afero VW in po njej bi zmanjšala tudi število odpoklicanih vozil, s čimer bi se po ocenah dodatno zmanjšali stroški za gospodarske subjekte in zadevne organe za približno 60 milijonov evrov na leto ter povezane nevarnosti za lastnike zadevnih vozil.

#### Kakšni so stroški najprimernejših možnosti (če obstajajo, sicer samo glavni)?

Ocenjeni stroški ukrepov pred afero VW in po njej ter njihove kombinacije so povzeti v razpredelnici v nadaljevanju.

Zbirna razpredelnica ocenjenih stroškov za izvajanje ukrepov pred afero VW in po njej (v milijonih evrov)			
	Ukrepi pred afero VW	Ukrepi po aferi VW	Skupaj
Stroški proizvajalcev	90,0	10,0	100,0
Stroški uvedbe nadzora trga	10,0	182,0	192,0
Stroški tehničnih služb	3,0	9,0	12,0
Stroški izvajanja in izvrševanja s strani držav članic	28,0	–	28,0
Stroški nadzora in usklajevanja EU	–	9,0	9,0
Skupni ocenjeni stroški za izvajanje ukrepov pred afero VW in po njej	131,0	210,0	<b>341,0</b>

Opomba: Ocenjeni stroški izvajanja ukrepov pred afero VW in po njej so vsaj en red velikosti nižji od ocenjenih koristi.

#### Kakšen bo vpliv na podjetja, MSP in mikropodjetja?

Učinki ukrepov pred afero VW na podjetja v smislu stroškov poslovanja, zmogljivosti razvoja inovacij in mednarodne konkurenčnosti so bili podrobno proučeni v študiji preverjanja konkurenčnosti. Izkazalo se je, da lahko predvideni ukrepi razmeroma bolj vplivajo na tiste sektorje v industriji, v katerih prevladujejo MSP, kot so proizvajalci določenih kategorij vozil, distributerji vozil in sestavnih delov ter tudi nekatere tehnične službe. Vendar pričakovani učinki niso tako veliki, da bi bili

potrebni posebni blažilni ukrepi za MSP. Pričakuje se, da tudi ukrepi po aferi VW ne bodo bistveno vplivali na MSP.

**Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?**

Kot je razvidno iz zbirne razpredelnice ocenjenih stroškov, bodo na nacionalne proračune in uprave vplivale zlasti obveznosti v zvezi z večjim nadzorom trga in izvrševanjem.

**Ali bo prišlo do drugih pomembnejših učinkov?**

Drugi najpomembnejši opredeljeni učinek bi vplival na gospodarske subjekte, zlasti na uvoznike s sedežem zunaj EU, saj bi morali imenovati zastopnika v EU za namene nadzora trga. Opozoriti bi bilo treba, da podobna obveznost že obstaja za namene homologacije, pri kateri morajo proizvajalci iz tretjih držav imenovati pooblaščenega zastopnika v EU. Za te gospodarske subjekte bi bili dodatni stroški omejeni, če bi tega zastopnika uporabili tudi za namene nadzora trga.

**D. Spremljanje izvajanja****Kdaj bo politika pregledana?**

Homologacijski okvir je bil bistveno posodobljen leta 2007 z Direktivo 2007/46/ES, poenostavljen pa je bil leta 2009 z Uredbo (EU) št. 661/2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil. Preverjanje ustreznosti tega okvira, izvedeno leta 2013, je pokazalo, da utemeljen pregled vseh okvirnih določb še ni mogoč, ker številne prehodne določbe še niso začele v celoti veljati in ker še ni bilo pridobljenih dovolj izkušenj z izvajanjem novo uvedenih določb. Na podlagi navedenega je mogoče sklepati, da bi bil nov pregled smiseln le, če bo preteklo dovolj časa za pridobivanje izkušenj, potrebnih za zbiranje ustreznih dokazov o pozitivnih učinkih, ki bodo nastali zaradi predvidenih ukrepov (tj. vsaj pet let po začetku njihove veljavnosti).