



Bruxelles, den 13.7.2023  
SWD(2023) 257 final

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN**

*Ledsagedokument til*

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning**

**om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer, om ændring af forordning (EU) 2018/858 og (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF**

{COM(2023) 451 final} - {SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} -  
{SWD(2023) 256 final}

## 1. HVAD GÅR INITIATIVET UD PÅ?

Initiativet er baseret på en fælles gennemgang af direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer ("direktivet om udrangerede køretøjer")<sup>1</sup> og direktiv 2005/64/EF om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder ("typegodkendelsesdirektivet")<sup>2</sup>). **Direktivet om udrangerede køretøjer** blev vedtaget i 2000, og det var den første harmoniserede EU-ramme, der havde til formål at sikre, at udrangerede køretøjer, som betragtes som affald, behandles på en miljømæssigt forsvarlig måde. Det fastsætter bestemmelser om indsamling og rensning af udrangerede køretøjer, om begrænsninger for farlige stoffer i nye køretøjer og om mål for genbrug og genanvendelse (85 %) og for genbrug og nyttiggørelse (95 %) baseret på gennemsnitsvægten af udrangerede køretøjer pr. køretøj pr. år. **Typegodkendelsesdirektivet**, der blev vedtaget i 2005, forbinder bestemmelserne i direktivet om udrangerede køretøjer med designbestemmelser om genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder i forbindelse med typegodkendelsesprocessen. Det fremgår navnlig af direktivet, at køretøjer skal fremstilles således, at mindst 85 % kan genanvendes og/eller genbruges og mindst 95 % kan genbruges og/eller nyttiggøres. Typegodkendelsesdirektivet er en del af rammen for typegodkendelse<sup>3</sup>, i henhold til hvilken nye køretøjstyper prøves og meddeles typegodkendelse, inden de bringes i omsætning på EU-markedet, forudsat at de opfylder en række tekniske krav.

Behovet for at revidere disse direktiver blev understreget i den europæiske grønne pagt og handlingsplanen for den cirkulære økonomi<sup>4</sup>. Evalueringen af disse direktiver har vist, at der var behov for betydelige forbedringer for at sætte skub i bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi og dermed reducere det miljøaftryk, der er forbundet med produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer, og styrke bæredygtigheden af bil- og genanvendelsesindustrien i Europa.

Bilfremstillingsindustrien, som er en central søjle i EU's økonomi, er i vid udstrækning afhængig af forsyningen af primære råstoffer (stål, aluminium, kobber, plast) og anvender en begrænset mængde genanvendte materialer, og ved behandlingen af udrangerede køretøjer produceres en stor mængde metalskrot af lav kvalitet, og genanvendelsen af plast er meget begrænset. Bilindustrien gennemgår en massiv omstilling med overgangen til elkøretøjer. Denne omstilling betyder, at størstedelen af køretøjernes miljøaftryk vil overgå fra brugsfasen til produktions- og genanvendelsesfaserne, og at der vil være behov for vigtige forsyninger af kritiske råstoffer.

EU's stats- og regeringschefer har gjort omstillingen til en cirkulær økonomi til en prioritet for at mindske sårbarheden i EU's industrielle forsyningskæder, navnlig for kritiske råstoffer, der

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer.

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF af 26. oktober 2005 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder.

<sup>3</sup> Forordning (EU) 2018/858 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer

<sup>4</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan\\_da](https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_da).

er afgørende for EU's strategiske autonomi og for omstillingen til en kulstofneutral økonomi<sup>5</sup>. Det er et centralt punkt i industriplanen for den grønne pagt til den CO2-neutrale tidsalder<sup>6</sup>.

I overensstemmelse med disse prioriteter tages der i denne konsekvensanalyse fat på følgende fire problemområder:

1. Der er **mangel på integration af cirkularitet i design og produktion af køretøjer**, hvilket fører til stor afhængighed af primære råstoffer.
2. **Kvaliteten af behandlingen af udrangerede køretøjer er ikke optimal** sammenlignet med potentialet for at skabe større miljømæssig og økonomisk værdi.
3. En stor del af de "**forsvundne køretøjer**", der er omfattet af direktivet om udrangerede køretøjer, indsamles ikke for at blive behandlet under forsvarlige miljøforhold, og et stort antal forurenende brugte køretøjer, der ikke er i køredygtig stand, eksporteres fra EU hvert år.
4. Der er et **uudnyttet cirkularitetspotentiale** for køretøjer, som i øjeblikket ikke er omfattet af direktivet om udrangerede køretøjer, og som kan bidrage til målene i den europæiske grønne pagt.

## 2. HVAD SKAL DER OPNÅS, OG HVILKE LØSNINGER ER BLEVET VURDERET?

Det overordnede mål med initiativet er at få EU's indre marked til at fungere bedre ved at mindske de negative miljøvirkninger af køretøjer i deres forskellige livsfaser og fremme bæredygtighed i bilsektoren og genanvendelsessektoren.

Initiativet har følgende fem specifikke mål:

- "**Design cirkulært**": Gør designet mere cirkulært og produktionen mere cirkulær.
- "**Brug genanvendt indhold**": Øg brugen af genanvendte materialer i produktionen væsentligt.
- "**Behandl bedre**": Øg mængden, kvaliteten og værdien af genbrugte og genanvendte materialer væsentligt.
- "**Indsaml mere**": Øg indsamlingen af udrangerede køretøjer i EU væsentligt og sørg for, at brugte køretøjer, der eksporteres fra EU, er i køredygtig stand, således at antallet af "forsvundne køretøjer" og den forurening, der er forbundet med eksport af brugte køretøjer, som ikke er i køredygtig stand, uden for EU reduceres.
- "**Omfat flere køretøjer**": Øg cirkulariteten for køretøjer (lastbiler, busser, påhængskøretøjer og køretøjer i klasse L<sub>3e</sub>-L<sub>7e</sub>), der i øjeblikket ikke er omfattet af lovgivningen om udrangerede køretøjer og typegodkendelse.

For at opfylde hvert af disse mål er specifikke løsninger blevet analyseret<sup>7</sup>:

1. **Design og produktion.** Tre løsningsmodeller blev vurderet med henblik på at forbedre cirkulariteten i design og produktion af nye køretøjer, lige fra i) bedre verifikation af overholdelse gennem typegodkendelsesprocessen og forbedret udveksling af oplysninger

<sup>5</sup> Se Versailleserklæringen, der blev vedtaget i marts 2022:

<https://www.consilium.europa.eu/media/54803/20220311-versailles-declaration-da.pdf> og konklusionerne vedtaget af Det Europæiske Råd den 9. februar 2023.

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023DC0062>.

<sup>7</sup> For hvert mål blev tre løsninger udviklet og vurderet.

med demonteringssektoren til ii) nye krav til design for demontering og udvikling af strategier for cirkularitet og iii) udvikling af et miljøkøretøjspas

- 2. Genanvendt indhold.** De tre løsningsmodeller, der vurderes, er i) fastsættelse af et moderat mål for indholdet af genanvendt plast og bemyndigelse af Kommissionen til at fastsætte et fremtidigt mål for indholdet af genanvendt stål senest tre år efter forordningens ikrafttræden, fastsættelse af et obligatorisk mål for indholdet af genanvendt plast i nye typegodkendte køretøjer på 25 % og på 20 % for stål og iii) en forøgelse af disse niveauer til 30 % for både stål og plast og endelig bemyndigelse af Kommissionen til at vurdere og fastsætte mål for genanvendt indhold for andre materialer, navnlig kritiske råstoffer, i fremtiden;
- 3. Behandling af udrangerede køretøjer.** De tre løsningsmodeller omfatter i) foranstaltninger til modernisering og præcisering af de eksisterende regler om affaldsbehandling af udrangerede køretøjer, ii) nye forpligtelser til at fjerne centrale komponenter med kritiske råstoffer inden fragmentering, et genanvendelsesmål for plast på 30 %, et forbud mod at blande skrot fra udrangerede køretøjer med WEEE (affald af elektrisk og elektronisk udstyr) og incitamenter til at støtte markedet for brugte reservedele og endelig iii) yderligere fjernelse af mindre elektroniske komponenter inden fragmentering, et genanvendelsesmål på 70 % for glas og udvikling af standarder til forbedring af fragmenteringsteknologier
- 4. Indsamling.** Fire løsningsmodeller er rettet mod i) forbedret rapportering og håndhævelse af eksisterende regler, navnlig om demonterings- og fragmenteringsvirksomheders rapportering om udrangerede køretøjer, ii) bedre sporing af udrangerede køretøjer gennem digitalisering og udveksling af oplysninger om nationale køretøjsregistre, strengere kriterier for sondring mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer og indførelse af passende sanktioner i tilfælde af overtrædelser, iii) krav om, at brugte køretøjer kun må eksporteres til lande uden for EU med en gyldig synsrapport, og iv) en synergisk kombination af både indsamlings- og eksportforanstaltningerne i de tre foregående løsningsmodeller.
- 5. Incitamenter til at øge indsamlingen af udrangerede køretøjer og forbedre affaldsbehandlingen.** Tre løsningsmodeller omfatter i) medlemsstaternes indførelse af ordninger for udvidet producentansvar for køretøjer, hvor køretøjsfabrikanterne skal dække omkostningerne i forbindelse med indsamling og behandling af høj kvalitet af udrangerede køretøjer, ii) harmoniserede cirkularitetskriterier for graduering af gebyrer, som køretøjsfabrikanterne skal betale under disse ordninger for udvidet producentansvar, og en mekanisme til at sikre, at det udvidede producentansvar er gældende i grænseoverskridende situationer inden for EU, og iii) yderligere økonomiske incitamenter såsom "returpantssystemer" og harmoniserede kriterier for cirkularitet for grønne offentlige indkøb af køretøjer.
- 6. Anvendelsesområde.** Tre løsningsmodeller spænder fra i) en begrænset udvidelse af regleres anvendelsesområde til køretøjer i klasse L<sup>8</sup> og lastbiler, busser og påhængskøretøjer, ii) en mere gradvis udvidelse, herunder obligatorisk behandling på godkendte behandlingsanlæg, til iii) fuld udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte gældende krav.

Løsningerne er baseret på resultaterne af evalueringerne af den eksisterende lovgivning, bidrag fra interessenter under høringsprocessen og forslag i Fit for Future-platformens

---

<sup>8</sup> Køretøjer i klasse L omfatter lette 2-hjulede motordrevne køretøjer (klasse L<sub>1e</sub>), trehjulede knallerter (L<sub>2e</sub>), tohjulede motorcykler (L<sub>3e</sub>), tohjulede motorcykler med sidevogn (L<sub>4e</sub>), motordrevne tricykler (L<sub>5e</sub>), lette quadricykler (L<sub>6e</sub>) og tunge quadricykler (L<sub>7e</sub>).

udtalelse<sup>9</sup>. Der foretages en grundig analyse af virkningerne af de enkelte løsningsmodeller samt af de samlede virkninger af og synergier mellem disse løsninger. Virkningerne for **små og mellemstore virksomheder (SMV'er)** blev taget i betragtning og sammenfattet i en SMV-specifik test. De miljømæssige, økonomiske og sociale virkninger er blevet beregnet frem til 2040 og sammenlignet med referencescenariet. Det vigtigste sammenligningsår er 2035, da alle langsigtede foranstaltninger skal være trådt i kraft på denne dato.

### 3. HVAD ER DEN FORETRUKNE LØSNING, OG HVORFOR?

Den foretrukne politikpakke indeholder en kombination af følgende løsninger:

**Design cirkulært:** Den foretrukne løsning indeholder kortsigtede forpligtelser for køretøjsfabrikanter til at stille detaljerede og brugervenlige oplysninger om demontering og genanvendelse til rådighed, herunder om brugen og placeringen af kritiske råstoffer i køretøjer og om andelen af genanvendt indhold i nye køretøjer. Foranstaltningerne på mellemlang sigt omfatter en revision af metoden til beregning af nye køretøjers genanvendelighed og genbrugelighed på typegodkendelsesstadiet og udvikling af et miljøkøretøjspas. Overordnet set forankrer dette cirkularitetskrav i typegodkendelsen af nye køretøjstyper.

**Brug genanvendt indhold:** Den foretrukne løsning er at fastsætte et mellemhøjt ambitionsniveau med mål for indholdet af genanvendt plast på 25 % senest i 2030, heraf 25 % fra lukkede kredsløb fra behandling af udrangerede køretøjer. For stål giver denne løsning Kommissionen beføjelse til at fastsætte et mål for indholdet af genanvendt stål i nye godkendte køretøjer senest tre år efter forordningens ikrafttræden på grundlag af en særlig gennemførlighedsundersøgelse. Muligheden for at fastsætte mål for genanvendt indhold for andre materialer såsom aluminium og kritiske råstoffer vil blive vurderet på et senere tidspunkt på grundlag af ændringer af billedesign og tilgængeligheden af genanvendelseskapacitet.

**Behandl bedre:** Den foretrukne løsning omfatter en strengere definition af genanvendelse, et forbud mod deponering af affaldsfraktioner fra biler fra fragmentering og et mellemhøjt ambitionsniveau for forpligtelser til fjernelse for at forbedre nyttiggørelsen af centrale komponenter fra udrangerede køretøjer uden at pålægge behandlingsvirksomheder uforholdsmæssigt store omkostninger. Det vil øge nyttiggørelsen af (kritiske) råstoffer og forbedre kvaliteten af plast-, stål- og aluminiumfraktioner.

**Indsaml mere:** Den foretrukne løsning er den mest ambitiøse løsning. Foranstaltninger såsom klarere ansvarsfordeling i forbindelse med skrotningsattester, bindende kriterier for sontring mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer og nye håndhævelsesbestemmelser vil øge antallet af udrangerede køretøjer, der behandles lovligt i EU, betydeligt. Desuden forbydes eksport af gamle, brugte forurenende køretøjer, der ikke længere er i køredygtig stand.

For at **skabe incitament**er til at øge **indsamlingen af udrangerede køretøjer og forbedre affaldsbehandlingen** omfatter den foretrukne løsning finansielle og organisatoriske incitament

er gennem fastsættelse af krav om udvidet producentansvar for at øge indsamlingen af udrangerede køretøjer og kompensere for omkostningerne ved forbedret behandlingskvalitet, som ikke kan opvejes af værdien af materialer og komponenter, der nyttiggøres.

**Omfat flere køretøjer:** Den foretrukne løsning er en indfaset tilgang til at omfatte flere køretøjer i tide under de nye EU-regler ved at kræve, at fabrikanterne fremlægger oplysninger

---

<sup>9</sup> <https://cor.europa.eu/da/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

om sammensætningen af deres køretøjer, og ved samtidig at indføre et sæt minimumskrav til behandling af udrangerede køretøjer i klasse L<sub>3e</sub>-L<sub>7e</sub> og lastbiler, busser og påhængskøretøjer.

#### 4. HVILKE VIRKNINGER HAR DEN FORETRUKNE LØSNING?

Den foretrukne løsning vil have en betydelig positiv indvirkning på miljøet ved at reducere det miljøaftryk, der er forbundet med produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer.

**De samlede miljøfordele vurderes som en årlig reduktion på 12,3 mio. ton CO<sub>2</sub>-ækvivalenter i 2035** (fra 10,8 mio. ton i 2030 til 14,0 mio. ton i 2040), hvilket er afgørende for dekarboniseringen af bilindustrien. Disse CO<sub>2</sub>-besparelser udgør 2,8 mia. EUR. **Dette hænger navnlig sammen med en bedre udnyttelse af 5,4 mio. ton materialer (plast, stål, aluminium, kobber, kritiske råstoffer)**, som enten vil blive genanvendt på et højt kvalitetsniveau eller genbrugt, samt med, at op til 3,8 mio. yderligere udrangerede køretøjer vil blive indsamlet og behandlet i EU. **350 ton sjældne jordarter i permanente magneter vil blive indsamlet særskilt med henblik på genbrug og genanvendelse i 2035** (og 1 500 ton i 2040), hvilket i høj grad vil bidrage til EU's indsats for at opnå strategisk autonomi for kritiske råstoffer.

**De samlede årlige indtægter ved den foretrukne løsning er 5,2 mia. EUR i 2035, inklusive CO<sub>2</sub>-kreditterne<sup>10</sup>, mod en omkostning på 3,3 mia. EUR, hvilket giver en nettoindtægt på 1,8 mia. EUR.**

Desuden vil hindring af eksport af gamle køretøjer, der ikke er i køredygtig stand, have en positiv indvirkning på trafiksikkerheden og bidrage til at undgå at øge de skadelige forurenende emissioner i de lande, som brugte køretøjer fra EU eksporteres til. Denne tilgang vil støtte den internationale indsats for en mere bæredygtig international handel med brugte køretøjer og bidrage til at nedbringe EU's eksterne miljøaftryk, navnlig i forbindelse med eksport af udrangerede og brugte køretøjer.

**Omkostningerne** ved den foretrukne løsning anslås at nå op på **66 EUR pr. køretøj**, der bringes i omsætning i 2035.

Det anslås, at der vil blive skabt **22 100 yderligere arbejdspladser**, heraf **14 200 i SMV'er**.

For køretøjsfabrikanter anslås omkostningerne til ca. 39 EUR pr. køretøj, der primært er forbundet med forøgelsen af indholdet af genanvendt plast og bidragene til ordninger for udvidet producentansvar. Selv om der vil være visse kortsigtede omkostninger for EU's bilindustri, vil gennemførelsen af den foretrukne løsning også medføre energibesparelser, mindske industriens afhængighed af materialer fra tredjelande og sikre, at omstillingen til elektrificering af køretøjer sker på grundlag af bæredygtige og cirkulære forretningsmodeller.

Den foretrukne løsning vil medføre både betydelige omkostninger (i forbindelse med investeringer i nye teknologier) og indtægter (i forbindelse med øgede værdier for reservedele og genanvendte materialer) for affaldshåndteringssektoren. Selv om situationen vil variere mellem de forskellige medlemsstater og operatører på grund af forskelle i de anvendte teknologier og arbejdskraftomkostningerne, forventes den foretrukne løsning at styrke og modernisere EU's demonterings-, fragmenterings- og genanvendelsesindustri betydeligt.

---

<sup>10</sup> 2,8 mia. EUR.

Medlemsstaternes myndigheder vil pådrage sig begrænsede omkostninger i forbindelse med overvågning og håndhævelse af overholdelsen af den nye lovgivning. Omkostningerne vil primært være forbundet med tilsynskampagner, kontrol med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer og tilpasning af registreringssystemer. Gennemførelsen af digitaliseringsforanstaltninger vil øge håndhævelsesmyndighedernes og de erhvervsdrivendes effektivitet og mindske deres byrde. De anslåede samlede omkostninger for de offentlige myndigheder i forbindelse med tilsyn med ordninger for udvidet producentansvar, håndhævelsesaktiviteter og tilpasning af nationale registreringssystemer for motorkøretøjer er ca. 24 mio. EUR, hvilket er mindre end 2 EUR pr. køretøj.

Forbrugerne kan opleve en stigning i priserne på nye køretøjer på ca. 39 EUR pr. køretøj samt et fald i priserne ved salg af brugte biler på 12 EUR pr. køretøj som følge af faldende eksport. Ikke desto mindre forventes foranstaltninger til støtte for nyttiggørelsen og salget af brugte reservedele at resultere i lavere priser for forbrugerne og dermed give dem en fordel.

De skærpede krav til behandling af udrangerede køretøjer kan udgøre en udfordring for **SMV'er** på grund af højere gennemførelsesomkostninger på kort og mellemlang sigt og tilpasning til nye behandlingsteknologier. Samtidig vil øgede investeringer i genanvendelsessektoren for biler, støtte til markedet for genbrug af sekundære dele og lettere adgang til demonteringsoplysninger for et køretøj sætte skub i innovationen og lukke op for nye muligheder for SMV'er og støtte skabelsen af nye arbejdspladser i sektoren. For yderligere at afbøde virkningerne for SMV'er gør skærpede krav om udvidet producentansvar det muligt at kompensere for omkostningerne gennem højere indsamlingsprocenter og behandlingskvalitet.

Initiativet bidrager til FN's **verdensmål for bæredygtig udvikling**, fremme af industri, innovation og infrastruktur (verdensmål 9), klimaindsats (verdensmål 13), ansvarligt forbrug og ansvarlig produktion (verdensmål 12), anstændigt arbejde og økonomisk vækst (verdensmål 8) og mindskelse af forureningen af vand, luft og jord (verdensmål 14 og verdensmål 15).

## 5. MÅLING AF RESULTATER

Den foretrukne løsnings succes vil blive målt ved hjælp af forskellige gennemførelsesindikatorer, herunder mængden af genanvendte materialer i nye køretøjer, genanvendelsesprocenter for specifikke materialer fra udrangerede køretøjer, materialer/komponenter/dele fjernet inden fragmentering, markedsandelen for brugte reservedele, antallet af udrangerede køretøjer indsamlet og behandlet i overensstemmelse med kravene vedrørende udrangerede køretøjer og antallet af eksporterede brugte køretøjer.

- **Cirkulært design og brug af genanvendte materialer:** overholdelsen af kriterierne vedrørende genbrugelighed, nyttiggørelsesmuligheder og genanvendelighed og brugen af genanvendte materialer vil blive verificeret på tidspunktet for typegodkendelsen. Ved at overvåge oplysninger fra strategien for cirkularitet vil Kommissionen følge bilsektorens udvikling i retning af cirkulære forretningsmodeller.
- **Bedre behandling:** Resultaterne af behandlingen, af høj kvalitet af udrangerede køretøjer vil blive vurderet ved at overvåge mængden af fjernede dele og opnåelsen af målet på 85 % for genanvendelse og/eller genbrug og på 95 % for genbrug og/eller nyttiggørelse i overensstemmelse med den moderniserede genanvendelsesdefinition. Regelmæssig rapportering fra medlemsstaterne om antallet af inspektioner og sanktioner pålagt virksomheder, som er involveret i ulovlig behandling, vil blive anvendt til at vurdere, hvordan den nye forordning håndhæves.

- **Indsamling:** På grundlag af en forbedret rapportering fra medlemsstaterne til Eurostat vil Kommissionen overvåge antallet af køretøjer i de nationale flåder og deres vægt. Dette vil gøre det muligt at analysere tendenser og sammenligne data med det samlede antal eksporterede køretøjer og behandlede udrangerede køretøjer, herunder deres vægt ved indsamlingen og de fraktioner, der genanvendes.
- **Omfat flere køretøjer:** Det indberettede antal køretøjer i klasse L og lastbiler, busser og påhængskøretøjer, der er behandlet på godkendte behandlingsanlæg, og antallet af udstedte skrotningsattester vil gøre det muligt at måle, om det er lykkedes at anvende nye krav på køretøjsklasser inden for det udvidede anvendelsesområde.

Revisionens succes vil også blive målt ved at overvåge den fremtidige lovgivnings miljømæssige, økonomiske og sociale virkninger, herunder det reducerede globale opvarmingspotentiale, øgede investeringer i genanvendelsessektoren for biler, skabelse af nye arbejdspladser og de erhvervsdrivendes overordnede økonomiske levedygtighed i bilsektoren. Disse indikatorer vil give et vigtigt indblik i effektiviteten af EU's nye retlige ramme. Der er planlagt en generel revision otte år efter den nye lovgivnings ikrafttræden.