



Bruxelles, den 27.1.2016
SWD(2016) 10 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning

**om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil
samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer**

{COM(2016) 31 final}

{SWD(2016) 9 final}

Resumé

Konsekvenserne af VW-emissionskrisen for revisionen af rammerne for typegodkendelse af motorkøretøjer

A. Behov for handling

Hvorfor? Hvad er problemstillingen?

VW-emissionskrisen kræver en grundig revurdering af det nuværende typegodkendelsessystem for motorkøretøjer med henblik på at **tage fat om de lovgivningsmæssige svagheder, der har forhindret afsløringen af denne storstilede tilsidesættelse** af typegodkendelseskravene vedrørende forurenende emissioner. Den omstændighed, at dette har kunnet ske, **sætter spørgsmålstegn ved troværdigheden af typegodkendelsessystemet**. Omfanget og den åbenbare karakter af denne tilsidesættelse er bevis for, at de ansvarlige har følt sig meget overbevist om, at bedraget ikke ville blive opdaget. Dette har **kompromitteret den tiltro til princippet om gensidig tillid**, som lovgivningen om det indre marked for motorkøretøjer bygger på. Der er behov for en grundlæggende ændring af typegodkendelsessystemet for at adressere denne troværdighedsbrist og genskabe samfundets tillid og de lige konkurrencevilkår på det indre marked.

De vigtigste årsager til dette problem er et manglende tilsyn fra de aktører, der har ansvaret for mekanismen for forudgående kontrol med overholdelsen (typegodkendelse) og en manglende effektiv mekanisme for efterfølgende kontrol (markedsovervågning).

Hvad kan der forventes af initiativet?

Initiativet forventes at:

- ✓ **medføre betydelige ændringer af den måde, hvorpå det kontrolleres, om motorkøretøjer og hertil hørende produkter opfylder de sikkerheds- og miljømæssige krav,**
- ✓ **sikre tidlig opdagelse og forebyggelse af problemer med manglende overholdelse,**
- ✓ **minimere risikoen for, at ikke-overensstemmende automobilprodukter kan markedsføres eller forblive på markedet i EU, og**
- ✓ **i tilstrækkelig grad afskrække de involverede aktører fra at ignorere, omgå og bryde spillets regler.**

Hvad er merværdien ved foranstaltninger på EU-plan?

Medlemsstaterne er ansvarlige for gennemførelsen og håndhævelsen af lovgivningen om automobilprodukter på deres territorium, men omfanget og rækkevidden af VW-krisen har vist, at de enkelte medlemsstaters foranstaltninger på nationalt plan ikke er tilstrækkelige til at afsløre og forhindre alvorlige tilfælde af manglende overholdelse på det indre marked. Der er et **berettiget behov for tilsyn på EU-plan med henblik på at opnå en harmoniseret og koordineret håndhævelse baseret på almindeligt gældende kriterier og ensartet anvendelse i medlemsstaterne. Dette er nødvendigt for at sikre lige konkurrencevilkår i hele EU.** VW-krisen har vist, at hvis medlemsstaterne træffer afhjælpende foranstaltninger hver for sig på nationalt plan, indebærer dette en risiko for, at problemerne ikke håndteres ensartet i EU, og dette vil skabe hindringer for den frie bevægelighed for motorkøretøjer i det indre marked.

B. Løsninger

Hvilke lovgivningsmæssige og ikke-lovgivningsmæssige løsningsmodeller er taget i betragtning? Foretrakkes en løsning frem for andre? Hvorfor?

Allerede før udbruddet af VW-krisen arbejdede Kommissionen på forslag til forbedring af lovgivningen om typegodkendelse af motorkøretøjer og **identificerede i den forbindelse de områder, hvor der var et betydeligt potentiale for bedre** at kunne løse problemerne med usikre og ikke-overensstemmende automobilprodukter. Vurderingen af de mulige politiske løsningsmodeller førte til den konklusion, at lovgivningsmæssige foranstaltninger på disse områder vil være det mest effektive. Revurderingen af disse løsningsmodeller på baggrund af VW-krisen har fremhævet behovet for yderligere at øge deres effektivitet med hensyn til at afsløre og forebygge problemer med manglende overholdelse af reglerne. Denne revurdering har desuden ført til identificeringen af en væsentlig svaghed i typegodkendelsessystemet i form af **manglende tilsyn fra de aktører, der har ansvaret for mekanismen for forudgående kontrol med overholdelsen (typegodkendelse) og mangelen på en effektiv mekanisme for efterfølgende kontrol (markedsovervågning).**

De vigtigste identificerede områder med henblik på en forbedring af lovgivningen om typegodkendelse (før VW-krisen)

A: sporbarhed for produkter og erhvervsdrivendes ansvar

B: retshåndhævende myndigheders ansvar og samarbejde

C: kvaliteten af de typegodkendelsesopgaver, der udføres af tekniske tjenester

D: beskyttelsesforanstaltninger efter ibrugtagning og tilbagekaldelser

E: procedurer til sikring af produktionens overensstemmelse.

Nye identificerede områder med henblik på en forbedring af lovgivningen om

typegodkendelse (efter VW-krisen)
F: Overvågning og koordinering af håndhævelsen af typegodkendelse og markedsovervågning

Hvem støtter hvilken løsningsmodel?

De lovgivningsmæssige muligheder i forbindelse med område A til E støttes af størstedelen af de erhvervsdrivende, de nationale myndigheder og de tekniske tjenester. Indførelsen af markedsovervågning som planlagt for område F støttes også af disse parter. I kølvandet på VW-krisen er der rettet stærke opfordringer til Kommissionen til også at indføre tilsyn og koordinering på EU-plan for at sikre effektiv håndhævelse af forpligtelserne i forbindelse med typegodkendelse og markedsovervågning. Navnlig Europa-Parlamentet og NGO'er inden for miljø- og forbrugerbeskyttelse støtter denne løsningsmodel.

C. Konsekvenserne af de foretrukne løsningsmodeller

Hvad er fordelene ved de foretrukne løsningsmodeller (om nogen, eller de vigtigste)?

Den foretrukne kombination af lovgivningsmæssige løsningsmodeller for de vigtigste områder, således som de er blevet vurderet før udbruddet af VW-krisen (før-VW-foranstaltningerne), skønnes at have potentiale til at reducere værdien af markederne bestående af ikke-overensstemmende og usikre automobilprodukter med henholdsvis 656 mio. EUR og 12 mia. EUR om året. Revurderingen i lyset af VW-krisen har ført til afdækning af behovet for at forstærke disse før-VW-foranstaltninger med supplerende foranstaltninger (efter-VW-foranstaltningerne) med henblik på at øge deres effektivitet med hensyn til at reducere markedsværdien for ikke-overensstemmende automobilprodukter. De yderligere fordele i forbindelse med efter-VW-foranstaltningerne under område F, der indebærer bedre EU-tilsyn og -koordinering af håndhævelsen af forpligtelserne i forbindelse med typegodkendelse og markedsovervågning, er blevet anslået til at generere en yderligere gevinst på 117 mio. EUR/år. (Se nedenstående tabel).

Fordele i form af en mindre andel af ikke-overensstemmende og usikre automobilprodukter på EU-markedet (mio. EUR/år)								
Reduktion af ↓	Område →	A	B	C	D	E	F	Kombineret
Ikke-overensstemmende produkter								
Før-VW-foranstaltninger		188	94	124	-	250	-	656
Efter-VW-foranstaltninger		-	47	62	-	125	117	351
Før-VW- + efter-VW-foranstaltninger i alt		188	141	186	-	375	117	1007
Farlige produkter								
Før-VW-foranstaltninger		1500	4500	3750	-	2250	-	12000
Ikke-overensstemmende + usikre produkter		1688	4641	3936	-	2625	117	13007

Kombinationen af før-VW- og efter-VW-foranstaltningerne vil også reducere antallet af køretøjer, der tilbagekaldes, hvilket vil føre til en anslået yderligere besparelse på ca. 60 mio. EUR pr. år for de erhvervsdrivende og de involverede myndigheder og reducere de dermed forbundne gener for ejerne af de pågældende køretøjer.

Hvad er omkostningerne ved de foretrukne løsningsmodeller (om nogen, eller de vigtigste)?

De anslåede omkostninger ved før-VW- og efter-VW-foranstaltningerne og kombinationer heraf er sammenfattet i nedenstående tabel.

Sammenfatning af de anslåede omkostninger til gennemførelse af før-VW- og efter-VW- foranstaltningerne (mio. EUR)			
	Før-VW	Efter-VW	I alt
Omkostninger for fabrikanten	90,0	10,0	100,0
Udgifter til indførelse af markedsovervågning	10,0	182,0	192,0
Omkostninger for tekniske tjenester	3,0	9,0	12,0
Medlemsstaters omkostninger til gennemførelse og håndhævelse	28,0	-	28,0
Omkostninger til EU-tilsyn og -koordinering	-	9,0	9,0
Anslåede samlede omkostninger til gennemførelse af før-VW- og efter-VW-foranstaltninger	131,0	210,0	341,0

Bemærk: De anslåede omkostninger til gennemførelse af før-VW- og efter-VW-foranstaltningerne er mindst af en størrelsesorden, der er lavere end de anslåede fordele.

Hvad er konsekvenserne for de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne?

Konsekvenserne af før-VW-foranstaltningerne for virksomhederne med hensyn til deres omkostninger ved at drive forretning, deres evne til at innovere og deres internationale konkurrenceevne er blevet vurderet nærmere ved hjælp af en konkurrenceevneundersøgelse. Det kom i denne forbindelse frem, at de planlagte foranstaltninger kan få relativt større konsekvenser for de sektorer i industrien, der domineres af SMV'er, f.eks. producenter af visse klasser af køretøjer, distributører af køretøjer og komponenter og også visse tekniske tjenester. De forventede konsekvenser er imidlertid ikke så store, er der er behov for specifikke afhjælpende foranstaltninger for SMV'er. Efter-VW-foranstaltningerne forventes heller ikke at få store konsekvenser for SMV'er.

Vil der være store konsekvenser for de nationale budgetter og myndigheder?

Som det fremgår af resuméet af de anslåede omkostninger, hidrører konsekvenserne for de nationale budgetter og myndigheder hovedsageligt fra forpligtelser i forbindelse med øget markedsovervågning og håndhævelse.

Vil der være andre væsentlige konsekvenser?

Den næstvigtigste identificerede konsekvens vil gøre sig gældende for de erhvervsdrivende, specielt for ikke-EU-importører, der skal udpege en repræsentant i EU i forbindelse med markedsovervågning. Det skal bemærkes, at der med henblik på typegodkendelse allerede eksisterer en lignende forpligtelse for fabrikanter fra tredjelande til at udpege en repræsentant i EU. For disse erhvervsdrivende, vil de yderligere omkostninger kunne begrænses, hvis de også vil anvende denne repræsentant med henblik på markedsovervågning.

D. Opfølgning**Hvornår vil politikken blive revideret?**

Rammerne for typegodkendelse af køretøjer er i 2007 blevet gennemgribende opdateret med direktiv 2007/46/EF, der i 2009 blev fulgt op af en forenkling i form af forordningen om den generelle sikkerhed - forordning (EF) nr. 661/2009. En kvalitetskontrol af denne ramme, som blev gennemført i 2013, har vist, at en begrundet revision af alle rammebestemmelserne ikke var mulig på grund af en række overgangsbestemmelser, som endnu ikke var trådt i kraft, og mangelen på erfaringer med gennemførelsen af de nyligt indførte bestemmelser. Den lære vi må drage, er, at den næste revision kun vil give mening, hvis der gives tilstrækkelig tid til at opbygge den nødvendige erfaring i form af indsamling af relevant dokumentation af de positive konsekvenser, som de planlagte foranstaltninger vil medføre (dvs. mindst 5 år efter ikrafttrædelsen).