

Bryssel den 27.1.2016  
SWD(2016) 10 final

**ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR**

**SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN**

*Följedokument till*

**förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning**

**om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon**

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

## Sammanfattning

VW-krisens inverkan på översynen av typgodkännanderegler för motorfordon

### A. Behov av åtgärder

#### Varför? Vilket problem behöver åtgärdas?

**VW-krisen kräver** att det nuvarande systemet för typgodkännande av motorfordon omprövas i grunden för att **åtgärda de brister i regelverket som hindrat upptäckten av denna storskaliga överträdelse** av typgodkännandekraven för utsläpp av föroreningar. Att något sådant kunde hända **äventyrar hela typgodkännandesystemets trovärdighet**. Överträdelsens omfattning och flagranta karaktär tyder på att de ansvariga kände sig mycket säkra på att bedrägeriet inte skulle uppdagas. Den **ödelägger förtroendet för den princip om ömsesidigt förtroende** som hela inre marknadslagstiftningen om motorfordon bygger på. Typgodkännandesystemet måste göras om i grunden för att åtgärda denna brist på trovärdighet, återställa samhällets förtroende och skapa lika spelregler på den inre marknaden.

De **viktigaste bakomliggande faktorerna** för detta problem är den **bristande övervakningen av de aktörer som ansvarar för kontroller på förhand (typgodkännande) och avsaknaden av effektiva kontroller i efterhand (marknadstillsyn)**.

#### Vad förväntas initiativet uppnå?

Initiativet förväntas

- **medföra väsentliga ändringar av hur motorfordon och relaterade produkter kontrolleras med avseende på säkerhets- och miljökrav,**
- **garantera att problem med bristande överensstämmelse upptäcks tidigt och förebyggs,**
- **minimera risken att felaktiga fordonsprodukter släpps ut på eller förekommer på marknaden i EU, och**
- **i tillräcklig grad avskräcka de berörda aktörerna från att strunta i, kringgå eller bryta mot reglerna.**

#### Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå?

Medlemsstaterna ansvarar för att genomföra och tillämpa motorfordonslagstiftningen inom sina territorier, men VW-krisens omfattning har visat att det inte räcker med enskilda, nationella insatser från medlemsstaternas sida för att upptäcka och förhindra allvarliga problem med efterlevnaden på den inre marknaden. Det finns ett **påvisat behov av EU-omfattande tillsyn för att uppnå harmoniserad, samordnad tillämpning på grundval av gemensamma kriterier som tillämpas enhetligt av medlemsstaterna. Detta är en förutsättning för lika spelregler i EU**. VW-krisen har visat att om medlemsstaterna vidtar åtgärder enskilt, innebär det en risk att problemen inte löses på ett enhetligt sätt i EU, vilket kan hindra den fria rörligheten för motorfordon på den inre marknaden.

### B. Lösningar

#### Vilka alternativ, både lagstiftning och andra åtgärder, har övervägts? Finns det ett rekommenderat alternativ? Varför?

Redan före VW-krisen arbetade kommissionen på förslag om förbättringar av typgodkännanderegler för motorfordon, och hade **identifierat områden med tydlig förbättringspotential** för att åtgärda problemen med osäkra fordonsprodukter som inte följer reglerna. En jämförelse av de tänkbara alternativen visade att lagstiftning på dessa områden skulle få störst genomslag. Omprövningen av alternativen efter VW-krisen har visat att genomslaget behöver ökas så att problem med efterlevnaden kan upptäckas och förebyggas bättre. Under omprövningen har också allvarliga brister i typgodkännandesystemet framkommit, nämligen **avsaknaden av tillsyn över aktörerna med ansvar för förhandskontroller (typgodkännande) och avsaknaden av effektiva kontroller i efterhand (marknadstillsyn)**.

#### Områden för förbättrad typgodkännandelagstiftning (före VW-krisen)

- |  |
|--|
| A: Fordonsprodukters spårbarhet och tydlig ansvarsfördelning |
| B: Tillsynsmyndigheternas ansvar och samarbete dem emellan   |
| C: De tekniska tjänsternas kvalitet                          |
| D: Skyddsåtgärder och återkallanden                          |
| E: Produktionsöverensstämmelse                               |

#### Nytt område för förbättrad typgodkännandelagstiftning (efter VW-krisen)

- |   |
|---|
| F: Övervakning och samordning av typgodkännande och marknadstillsyn |
|---|

### Vem stöder vilka alternativ?

Alternativen med lagstiftning på områdena A–E har stöd av merparten ekonomiska aktörer, nationella myndigheter och tekniska tjänster. Marknadstillsyn enligt förslaget på område F har också stöd av dessa parter. Efter VW-krisen har kommissionen uppmanats att även inrätta former för tillsyn och samordning på EU-nivå för att garantera att kraven på typgodkännande och marknadstillsyn verkligen genomförs. Särskilt Europaparlamentet och miljö- och konsumentskyddsorganisationerna stöder detta alternativ.

### C. De rekommenderade alternativens konsekvenser

#### Vad är nyttan med de rekommenderade alternativen (om sådana alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?

Den rekommenderade kombinationen av alternativ för områdena enligt bedömningen före VW-krisen (pre-VW-åtgärder) kan uppskattningsvis minska värdet på marknaden som upptas av icke överensstämmande respektive osäkra fordonsprodukter med 656 miljoner euro respektive 12 miljarder euro per år. Under omprövningen efter VW-krisen kom man fram till att pre-VW-åtgärderna behövde förstärkning (post-VW-åtgärder) för ökat genomslag i form av minskning av det marknadsvärde som upptas av icke-överensstämmande fordonsprodukter. Den ytterligare nyttan på grund av post-VW-åtgärderna på område F, dvs. bättre EU-övervakning och samordning för tillämpning av kraven på typgodkännande och marknadstillsyn, uppskattas bli 117 miljoner euro/år (se tabellen nedan).

Nytta i form av minskad andel icke-överensstämmande och osäkra fordonsprodukter på EU-marknaden (miljoner euro/år)								
Minskning ↓	Område→	A	B	C	D	E	F	Totalt
<b>Icke-överensstämmande produkter</b>								
	Pre-VW-åtgärder	188	94	124	-	250	-	656
	Post-VW-åtgärder	-	47	62	-	125	117	351
	Summa pre- och post-VW-åtgärder	188	141	186	-	375	117	<b>1007</b>
<b>Osäkra produkter</b>								
	Pre-VW-åtgärder	1500	4500	3750	-	2250	-	<b>12000</b>
	<b>Icke-överensstämmande och osäkra produkter</b>	<b>1688</b>	<b>4641</b>	<b>3936</b>	<b>-</b>	<b>2625</b>	<b>117</b>	<b>13007</b>

Sammanlagt skulle pre- och post-VW-åtgärderna även minska antalet fordon som behöver återkallas, vilket innebär en ytterligare besparing på omkring 60 miljoner euro per år för berörda ekonomiska aktörer och myndigheter och minskade olägenheter för fordonsägarna.

#### Vad är kostnaderna för de rekommenderade alternativen (om sådana alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?

Pre- och post-VW-åtgärderna uppskattas enskilt och sammanlagt få nedanstående kostnader.

Skattade kostnader för pre- och post-VW-åtgärderna (miljoner euro)			
	Pre-VW	Post-VW	Summa
Kostnader för tillverkare	90,0	10,0	100,0
Kostnader för att införa marknadstillsyn	10,0	182,0	192,0
Kostnader för tekniska tjänster	3,0	9,0	12,0
Kostnader för medlemsstaternas genomförande och tillämpning	28,0	-	28,0
Kostnader för EU:s tillsyn och samordning	-	9,0	9,0
<b>Totala skattade kostnader för pre-och post-VW-åtgärderna</b>	<b>131,0</b>	<b>210,0</b>	<b>341,0</b>

Anm.: De skattade kostnaderna för åtgärderna är minst en storleksordning lägre än den skattade nyttan.

#### Hur påverkas företagen, särskilt små och medelstora företag och mikroföretag?

Pre-VW-åtgärdernas inverkan på företagens driftskostnader, innovationskapacitet och internationella konkurrenskraft har bedömts ingående i en konkurrenskraftsundersökning. Den visade att åtgärderna kan få förhållandevis större inverkan på de delar av branschen som domineras av små och medelstora företag, t.ex. tillverkare av vissa kategorier av fordon, fordons- och komponentdistributörer och vissa tekniska tjänster. Den förväntade inverkan är dock inte så stor att särskilda kompensationsåtgärder för små och medelstora företag behövs. Post-VW-åtgärderna förväntas inte heller ha någon väsentlig inverkan på de små och medelstora företagen.

**Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?**

Som framgår av bifogade sammanfattning av skattade kostnader påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar främst av ökade krav på marknads tillsyn och kontroller.

**Uppstår andra betydande konsekvenser?**

Den näst mest betydande konsekvensen är för de ekonomiska aktörerna, särskilt för importörer utanför EU som blir skyldiga att utse ett ombud i EU för marknads tillsynen. Det bör påpekas att en liknande skyldighet redan gäller för typgodkännande, då utomeuropeiska tillverkare måste utse ett ombud i EU. För dessa aktörer blir merkostnaden begränsad om de använder samma ombud även för marknads tillsyn.

**D. Uppföljning****När kommer åtgärderna att ses över?**

Reglerna för typgodkännande uppdaterades väsentligt 2007 i och med direktiv 2007/46/EG, och förenklades 2009 i och med den allmänna säkerhetsförordningen nr 661/2009. Reglernas ändamålsenlighet kontrollerades 2013, och då visade det sig att alla regler inte kunde utvärderas ordentligt eftersom ett antal nya bestämmelser på grund av övergångsperioder ännu inte helt hade trätt i kraft, och det saknades erfarenhet av tillämpningen av de nya bestämmelserna. Det man kan lära av detta är att nästa översyn bara kan bli ändamålsenlig om tillräcklig tid får förflyta så att erfarenheter kan ansamlas och ett tillräckligt underlag kan samlas in om de planerade åtgärdernas positiva effekter (dvs. minst fem år efter ikraftträdandet).