

Bruksela, 10 lutego 2017 r.
(OR. en)

5865/17

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2016/0014 (COD)

ENT 29
MI 87
CODEC 140

NOTA

Od:	Prezydencja
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr poprz. dok.:	14569/16 ENT 209 MI 731 CODEC 1687
Nr dok. Kom.:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Dotyczy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Pierwsze czytanie) – Sprawozdanie z postępu prac

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 28 stycznia 2016 r. Komisja przekazała Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyżej wymieniony wniosek dotyczący rozporządzenia.

2. Celem rozporządzenia jest zmiana ram prawnych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep, które zostały określone w dyrektywie ramowej Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE. Zmianę tę należy rozpatrywać w kontekście nowych technologii dostępnych na rynku, a także niedawnych wydarzeń dotyczących nieprawidłowości odnośnie do danych na temat emisji z samochodów. Wniosek Komisji odnosi się również do niedociągnięć wykrytych podczas oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa, którą Komisja przeprowadziła w 2013 r. W związku z tym wniosek próbuje również zlikwidować ewentualne różnice w interpretacji i stosowaniu przepisów przez krajowe organy udzielające homologacji typu i służby techniczne.

Zmiana obecnych ram prawnych jest silnie powiązana z pakiem regulacyjnym odnoszącym się do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE), ponieważ w pakiecie tym zajęto się między innymi problemem nieprawidłowości dotyczących emisji z samochodów.

3. Proponowane rozporządzenie zachowuje cel dyrektywy 2007/46/WE, jakim jest ułatwienie swobodnego przepływu pojazdów silnikowych i przyczep na rynku wewnętrznym oraz stosowanie zasady wzajemnego uznawania, poprzez ustanowienie zharmonizowanych wymogów w zakresie homologacji typu. Celem jest osiągnięcie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej pojazdów silnikowych oraz usunięcie głównych niedociągnięć stwierdzonych w obecnym systemie homologacji typu. W związku z tym do proponowanego rozporządzenia przenoszona jest większość elementów z dyrektywy 2007/46/WE. Istotne zmiany zostały wprowadzone w następujących obszarach:

- Zwiększenie jakości badań umożliwiających wprowadzenie samochodu do obrotu – poprzez wzmocnienie przepisów dotyczących służb technicznych;
- Wprowadzenie skutecznego systemu nadzoru rynku w celu kontrolowania samochodów już dostępnych na rynku pod kątem zgodności z wymogami, przy czym państwa członkowskie i Komisja będą miały możliwość przeprowadzania wyrwykowych kontroli pojazdów, aby wykrywać niezgodność z wymogami na wczesnym etapie;

- Wzmocnienie systemu homologacji typu za pomocą ściślejszego europejskiego dozoru w procesie homologacji typu, w szczególności poprzez utworzenie forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów, złożonego z przedstawicieli krajowych organów udzielających homologacji typu i krajowych organów nadzoru rynku.
- 4. Grupa Robocza ds. Harmonizacji Technicznej (pojazdy silnikowe) analizowała wniosek na 16 spotkaniach podczas prezydencji niderlandzkiej, słowackiej i maltańskiej.
- 5. W dniach 9 i 21 marca 2016 r. szczegółowo przeanalizowano ocenę skutków towarzyszącą wnioskowi; w szczególności skupiono się na aspektach, o których doprecyzowanie zwróciły się delegacje. Na podstawie odpowiedzi na pytania zawarte w liście kontrolnej określono również pewne konkretne kwestie, które wymagają szczególnej uwagi oraz przeprowadzenia dogłębnej dyskusji.
- 6. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w dniu 25 maja 2016 r.
- 7. W Parlamencie Europejskim główną komisją właściwą merytorycznie jest Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (IMCO). Sprawozdawcą jest Daniel Dalton (ECR-UK). Komisja IMCO głosowała nad swoim sprawozdaniem w dniu 9 lutego 2017 r.

II. NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY W TEKŚCIE

- 8. Dyskusje na forum grupy roboczej przyniosły dotychczas:
 - uściślenie i uzupełnienie niektórych przepisów technicznych, w szczególności artykułów dotyczących przepisów ogólnych odnoszących się do świadectwa zgodności zarówno w formacie papierowym, jak i elektronicznym;
 - uproszczenie systemu rejestracji lub dopuszczenia pojazdów z końcowej partii produkcji;
 - pozostawienie w gestii państw członkowskich podjęcia decyzji odnośnie do środków, za pomocą których zamierzają one finansować podejmowane przez siebie działania w zakresie nadzoru rynku;
 - przekształcenie dużej liczby aktów delegowanych w akty wykonawcze.

III. KWESTIE NIEROZSTRZYgniĘTE

9. Większość państw członkowskich uznaje, że potrzebna jest zmiana obecnych ram prawnych. Po osiągnięciu nieformalnego porozumienia w sprawie przepisów technicznych organy przygotowawcze Rady zajmują się obecnie głównymi kwestiami politycznymi zawartymi we wniosku Komisji.

W listopadzie 2016 r. przeprowadzono konsultacje z państwami członkowskimi przy pomocy kwestionariusza Komisji dotyczącego homologacji typu i nadzoru rynku; odpowiedzi przyczyniły się do wyjaśnienia stanowisk państw członkowskich i pomogły w określeniu obszarów potencjalnej zbieżności między państwami członkowskimi.

10. Należy doprecyzować następujące przepisy:

- a) Weryfikacja zgodności przez Komisję

Na tym etapie znaczna liczba delegacji nadal ma poważne wątpliwości co do wartości dodanej tego przepisu i nalega na to, by Komisja pełniła rolę koordynacyjną w zakresie wymiany wiedzy i know-how. Zdaniem innych delegacji Komisji należy przyznać rolę w weryfikacji zgodności, tak aby zapewnić jednolite stosowanie przepisów we wszystkich państwach członkowskich.

Prezydencja analizuje obecnie różne możliwości rozwiązania powyższego problemu i przedstawi nową propozycję kompromisową na jednym z najbliższych posiedzeń grupy roboczej.

b) Forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów (art. 10)

Wniosek Komisji przewiduje utworzenie forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów. Panuje zgoda co do tego, że forum powinno pełnić rolę doradczą w zakresie, między innymi, dobrych praktyk, współpracy, narzędzi i metod pracy, jak również egzekwowania przepisów. Pewne delegacje uznają forum za platformę wymiany informacji, inne postrzegają je jako narzędzie egzekwowania przepisów.

Dyskusje na szczepku grupy roboczej w styczniu 2017 r. przyniosły jasność co do tego, że konieczne jest dalsze doprecyzowanie wykazu zadań, jakie ma realizować forum, w szczególności z myślą o uniknięciu rozbieżnej interpretacji wymogów przez państwa członkowskie.

c) Okres ważności świadectwa homologacji typu (art. 33)

Komisja proponuje ograniczyć okres ważności świadectwa homologacji typu do 5 lat. Kilka delegacji podaje w wątpliwość wartość dodaną takiego ograniczenia i opowiada się za utrzymaniem istniejącego systemu, bez żadnych ograniczeń co do ważności. Inne delegacje twierdzą, że należy określić, że świadectwo homologacji typu traci ważność po upływie pewnego okresu. Prezydencja próbuje znaleźć odpowiednią równowagę między tymi stanowiskami, a jednocześnie uniknąć tworzenia nadmiernych obciążeń administracyjnych.

d) Wzajemna ocena organów udzielających homologacji typu (art. 71)

Innym nowym elementem we wniosku Komisji jest koncepcja wzajemnych ocen organów udzielających homologacji typu. Część państw członkowskich postrzega ją jako wsparcie na rzecz zwiększonego jednolitego egzekwowania przepisów, inne zaś ją odrzucają ze względu na to, że powodowałyby nieuzasadnione obciążenie administracyjne.

e) Ocena służb technicznych i ich wyznaczanie (art. 77)

Prezydencja rozważa obecnie możliwość przyznania krajowym jednostkom akredytującym aktywnej roli w zakresie monitorowania i oceny służb technicznych.

IV. PODSUMOWANIE

11. Prezydencja przeprowadziła kolejną rundę analizy artykułów. Obecnie dokonuje dalszych zmian redakcyjnych w celu rozwiązania nierozstrzygniętych kwestii. Prezydencja zamierza wkrótce przedstawić zmieniony kompromisowy wniosek grupie roboczej Rady z myślą o osiągnięciu porozumienia w sprawie pozostałych nierozstrzygniętych kwestii. W związku z powyższym prezydencja zwróci się do Rady o zatwierdzenie podejścia ogólnego na jednym z najbliższych posiedzeń.
 12. Rada proszona jest zatem o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem z postępów w analizie wniosku w sprawie homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych.
-