Rada
Evropské unie

Brusel 18. května 2018
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2016/0014 (COD)

8499/2/18
REV 2 ADD 1

CODEC 665
ENT 81
MI 304

POZNÁMKA K BODU „I/A“

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušení směrnice 2007/46/ES **(první čtení)** – přijetí legislativního aktu – prohlášení

Prohlášení Evropské komise

Propojení mezi různými databázemi EU a vnitrostátními databázemi (článek 9a)

„Komise sdílí názor normotvůrce, že by mělo být zajištěno propojení mezi různými databázemi používanými pro schvalování typu a dozor nad trhem. Jelikož některé databáze spravují samostatně členské státy, bude úspěšné propojení záviset na plné spolupráci členských států.“

Nová politika pro spotřebitele

„Komise je znepokojena případy hromadného poškozování zájmů spotřebitelů, které dokládají zjištění ze září roku 2015 týkající se obcházení emisních norem pro určité látky znečišťující ovzduší ze strany výrobců automobilů, a domnívá se, že stávající vnitrostátní postupy k zajištění přiměřeného odškodnění spotřebitelů jsou v těchto situacích omezené. V rámci balíčku Nová politika pro spotřebitele Komise dne 11. dubna 2018 přijala návrh směrnice o zástupných žalobách na ochranu kolektivních zájmů spotřebitelů [COM(2018) 184], jejíž cílem je zajistit, aby kvalifikované subjekty mohly jménem spotřebitelů podávat zástupné žaloby, a posílit pravomoc orgánů na ochranu spotřebitele jednotlivých členských států, pokud jde o ukládání sankcí. Po přijetí uvedeného návrhu budou moci oběti nekalých obchodních praktik, jako je klamavá reklama výrobců automobilů, kteří nedodržují regulační rámec Unie pro schvalování typu vozidel či právní předpisy v oblasti životního prostředí, společně získat odškodnění.“

Povinné kontroly trhu prováděné Komisí (článek 9)

„Komise vítá, že normotvůrce potvrdil kontroly trhu, které má provádět Komise. Nyní je nezbytné, aby normotvůrce také zajistil, aby byla tato činnost řádně financována, zejména v souvislosti s návrhem Komise týkajícím se příštího víceletého finančního rámce.“

Současný stav, pokud jde o vozidla z výběhu série (článek 47)

„Komise vyjadřuje politování nad tím, že pro vozidla z výběhu série budoucí právní předpis namísto postupu EU zachovává stávající stav, kdy se používá vnitrostátní postup, který představuje zátěž pro dovozce vozidel i celostátní a regionální orgány. Současný postup rovněž nepředstavuje žádný přínos pro bezpečnost a životní prostředí a způsobuje problémy na vnitřním trhu ojetých vozidel.“

Pravidla týkající se činnosti výboru

„Pokud jde o pravidla týkající se výboru, Komise zdůrazňuje, že systematické uplatňování čl. 5 odst. 4 druhého pododstavce písm. b) je v rozporu se zněním i duchem nařízení č. 182/2011 (Úř. věst. L 55 ze dne 28. 2. 2011, s. 13). Použití tohoto ustanovení musí být reakcí na konkrétní potřebu odchýlit se od zásady, podle níž může Komise přijmout navrhovaný prováděcí akt, pokud nebylo vydáno žádné stanovisko. Jelikož se jedná o výjimku z obecného pravidla stanoveného v čl. 5 odst. 4, použití druhého pododstavce písm. b) nelze jednoduše považovat za „rozhodovací pravomoc“ normotvůrce, ale je nutné ho vykládat restriktivně, a musí tedy být odůvodněno.“

Zrušení přenesení pravomoci na Komisi k úpravě týkající se odpojovacího zařízení při zkoušení emisí CO2 v provozu (článek 91)

„Komise vyjadřuje politování nad tím, že původní návrh Komise upravit shodu emisí CO2 v provozu prostřednictvím prováděcích právních předpisů spolunormotvůrci nepodpořili. Tím se dále zpozdí zavedení postupu posuzování shody v provozu. Tento postup je klíčovým prvkem pro zajištění toho, aby hodnoty emisí CO2 a spotřeby paliva pro jednotlivá vozidla byly spolehlivé. Komise začlenila podobný mandát do svého návrhu nových norem pro emise CO2 lehkých užitkových vozidel, který přijala dne 8. listopadu 2017, a vyzývá spolunormotvůrce, aby jej podpořili.“

PROHLÁŠENÍ ČESKÉ REPUBLIKY A LOTYŠSKA

Česká republika a Lotyšsko zcela souhlasí s tím, že je v zájmu zajištění vysoké úrovně bezpečnosti a ochrany zdraví a životního prostředí nezbytné revidovat rámec schválení typu pro motorová vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla.

Česká republika a Lotyšsko podporují cíle a zásady nového nařízení, jako jsou efektivní dohled nad trhem, jasné a sladěné postupy stažení z oběhu a ochranné postupy, řádné fungování technických zkušeben, užší koordinace mezi vnitrostátními orgány a jednotné uplatňování pravidel schválení typu. Účinný systém dohledu nad trhem by měl v prvé řadě vycházet ze zásady posuzování rizik.

Česká republika a Lotyšsko se nadále staví kriticky k údajné přidané hodnotě dodatečného dohledu Komise nad vnitrostátními schvalovacími orgány, jak bylo dohodnuto ve znění článku 9a, který vychází z trialogů s Evropským parlamentem. Posouzení schvalovacích orgánů Komisí nelze považovat za nezbytné a přiměřené pro dosažení cílů nařízení. Naopak, kromě toho, že takový mechanismus zbytečně zvyšuje byrokracii systému, podrývá samotné principy systému EU schvalování typu. Článek 9a zasahuje do činností vnitrostátních orgánů, které jsou v pravomoci členských států. Nerespektováním pravomocí vnitrostátních schvalovacích orgánů je podrývána důvěra v systém EU schvalování typu a úcta k němu jako takovému. Mimoto takové posuzování zdvojuje systém vzájemného hodnocení a zvyšuje již tak významnou administrativní zátěž orgánů.

Česká republika a Lotyšsko jsou dále toho názoru, že znění článku 90 má zásadní význam, neboť stanoví mechanismus pokut EU, který má přímý dopad na výrobce. Proto by postup, metody výpočtu a vybírání správních pokut měly být přijaty formou prováděcího aktu.

PROHLÁŠENÍ NĚMECKA

Spolková vláda děkuje všem zúčastněným subjektům za předložený návrh nařízení o schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o dozoru nad trhem s nimi. Německo podporuje přepracování rámcové směrnice o schvalování typu pro motorová vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky a o dozoru nad trhem s nimi, jehož cílem je zajistit vysokou míru bezpečnosti silničního provozu a rovněž ochrany zdraví i životního prostředí. To se týká zejména zavedení povinného dozoru nad trhem, informačních povinností členských států a důslednějšího dozoru nad technickými zkušebnami, které provádějí zkoušky vozidel v rámci schvalování typu.

Návrh nařízení však podle názoru spolkové vlády není dostatečný. Cílem je zlepšit pravidla pro schvalování typu a dozor nad trhem, jakož i obnovit důvěru v evropské předpisy týkající se schvalování typu. Německo během jednání předložilo řadu návrhů, které přesahovaly rámec stávajícího návrhu a zvýšily by jeho jednoznačnost, srozumitelnost a použitelnost. Spolková vláda vyjadřuje politování nad tím, že některé zásadní požadavky Německa nebyly do předloženého návrhu nařízení zahrnuty. Jedná se zejména o tyto aspekty:

- specifikace předpisů pro schvalování typu a dozor nad trhem s jasně definovaným postupem v případě nevyhovujících produktů;

- návrh spolkové vlády zřídit středisko, jež by ve sporných případech coby odborný orgán připravovalo rozhodnutí v jasně stanoveném časovém rámci;

- zavedení systému rotace u technických zkušeben, jehož cílem by bylo zlepšení kvality. V souladu s tzv. „zásadou čtyř očí“ by jiná technická zkušebna prováděla namátkové kontroly, a tím by se zvyšovala kvalita schvalování typu;

- nahrazení právních předpisů týkajících se vozidel z výběhu série prohlášeními o shodě vystavenými již za účelem první registrace, které by měly časově neomezenou platnost.

Německo se nadále zasazuje o úřední dohled nad emisemi CO_2 a testováním spotřeby paliva v podmínkách skutečného provozu, neboť tyto prvky byly z předloženého návrhu vypuštěny. Pro spolkovou vládu je důležité, aby toto opatření bylo provedeno co nejdříve.