

Βρυξέλλες, 18 Μαΐου 2018
(OR. en, de)

Διοργανικός φάκελος:
2016/0014 (COD)

8499/2/18
REV 2 ADD 1

CODEC 665
ENT 81
MI 304

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ «I/A»

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Σχέδιο κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (πρώτη ανάγνωση) - Έκδοση της νομοθετικής πράξης - Δηλώσεις

Δηλώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Η σύνδεση μεταξύ των διαφόρων ενωσιακών και εθνικών βάσεων δεδομένων (άρθρο 9α)

«Η Επιτροπή συμμερίζεται τις απόψεις του νομοθέτη ότι πρέπει να εξασφαλιστεί η διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων βάσεων δεδομένων που χρησιμοποιούνται για την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς. Καθώς η διαχείριση ορισμένων βάσεων δεδομένων γίνεται μεμονωμένα από τα κράτη μέλη, η επιτυχής διασύνδεση θα εξαρτηθεί από την πλήρη συνεργασία των κρατών μελών.»

Η νέα συμφωνία για τους καταναλωτές

«Η Επιτροπή ανησυχεί για τις καταστάσεις μαζικής ζημίας που θίγουν τα συμφέροντα των καταναλωτών, όπως καταδείχθηκε από τις αποκαλύψεις που έγιναν τον Σεπτέμβριο του 2015 σχετικά με τους κατασκευαστές αυτοκινήτων που καταστρατηγούν τα πρότυπα εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους, και διαπιστώνει τους περιορισμούς των υφιστάμενων εθνικών διαδικαστικών μέσων για την εξασφάλιση κατάλληλης έννομης προστασίας των καταναλωτών σε τέτοιες καταστάσεις. Η Επιτροπή, στο πλαίσιο της δέσμης για τη νέα συμφωνία για τους καταναλωτές, ενέκρινε στις 11 Απριλίου 2018 πρόταση σχετικά με τις αντιπροσωπευτικές αγωγές για την προστασία των συλλογικών συμφερόντων των καταναλωτών [COM(2018) 184], με σκοπό να δοθεί η δυνατότητα στους νομιμοποιούμενους φορείς να ασκούν αντιπροσωπευτικές αγωγές εξ ονόματος των καταναλωτών και να δοθούν στις αρχές προστασίας των καταναλωτών των κρατών μελών ισχυρότερες εξουσίες επιβολής κυρώσεων. Με την πρόταση αυτή, όταν υιοθετηθεί, τα θύματα αθέμιτων εμπορικών πρακτικών, όπως οι παραπλανητικές διαφημίσεις από κατασκευαστές αυτοκινήτων που δεν συμμορφώνονται με το κανονιστικό πλαίσιο της Ένωσης για την έγκριση τύπου οχημάτων ή την περιβαλλοντική νομοθεσία, θα είναι σε θέση να εξασφαλίζουν συλλογική έννομη προστασία.»

Οι υποχρεωτικοί έλεγχοι στην αγορά από την Επιτροπή (άρθρο 9)

«Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι οι έλεγχοι που θα διενεργεί η Επιτροπή στην αγορά επιβεβαιώθηκαν από τον νομοθέτη. Είναι τώρα σημαντικό να διασφαλίσει επίσης ο νομοθέτης την κατάλληλη χρηματοδότηση αυτής της δραστηριότητας, ιδίως στο πλαίσιο της πρότασης της Επιτροπής για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.»

Διατήρηση του ισχύοντος καθεστώτος για τα οχήματα τέλους σειράς (άρθρο 47)

«Η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι για τα οχήματα τέλους σειράς, αντί να θεσπιστεί ενωσιακή διαδικασία, η μελλοντική νομοθεσία θα διατηρήσει το ισχύον καθεστώς της εθνικής διαδικασίας, που είναι επαχθές για τους εισαγωγείς, τους κατασκευαστές οχημάτων, τις εθνικές και τις περιφερειακές αρχές. Η τρέχουσα διαδικασία δεν έχει επίσης προστιθέμενη αξία για την ασφάλεια και το περιβάλλον και δημιουργεί προβλήματα στην εσωτερική αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων.»

Οι κανόνες περί επιτροπολογίας

«Σχετικά με τους κανόνες της επιτροπολογίας, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η συστηματική επίκληση του άρθρου 5 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β) αντίκειται στο γράμμα και το πνεύμα του κανονισμού 182/2011 (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13). Η προσφυγή στη διάταξη αυτή πρέπει να ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένη ανάγκη παρέκκλισης από τον κανόνα που ισχύει καταρχήν, σύμφωνα με τον οποίο η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει σχέδιο εκτελεστικής πράξης όταν δεν διατυπώνεται γνώμη. Δεδομένου ότι πρόκειται για εξαίρεση από τον γενικό κανόνα του άρθρου 5 παράγραφος 4, η προσφυγή στο δεύτερο εδάφιο στοιχείο β) δεν μπορεί να θεωρηθεί απλώς ως «διακριτική εξουσία» του νομοθέτη, αλλά πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά και, ως εκ τούτου, να δικαιολογείται.»

Η διαγραφή της εξουσιοδότησης προς την Επιτροπή για τη ρύθμιση των διατάξεων αναστολής για την εν χρήσει δοκιμή των εκπομπών CO₂ (άρθρο 91)

«Η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η αρχική πρόταση της Επιτροπής για τη ρύθμιση της εν χρήσει συμμόρφωσης των εκπομπών CO₂ μέσω εκτελεστικής νομοθεσίας δεν υποστηρίχθηκε από τους συννομοθέτες. Αυτό θα καθυστερήσει περαιτέρω τη θέσπιση μιας διαδικασίας αξιολόγησης της συμμόρφωσης εν χρήσει, η οποία αποτελεί βασικό στοιχείο για την εξασφάλιση της αξιοπιστίας των τιμών εκπομπών CO₂ και κατανάλωσης καυσίμου που αποδίδονται στα μεμονωμένα οχήματα. Η Επιτροπή συμπεριέλαβε παρόμοια εντολή στην πρότασή της σχετικά με τα νέα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα ελαφρά οχήματα, η οποία εγκρίθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017, και καλεί τους συννομοθέτες να την υποστηρίξουν.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΤΣΕΧΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΕΤΟΝΙΑΣ

Η Τσεχική Δημοκρατία και η Λετονία συμφωνούν πλήρως με την ανάγκη επανεξέτασης του ενωσιακού πλαισίου έγκρισης τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, με σκοπό την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας και προστασίας της υγείας και του περιβάλλοντος.

Η Τσεχική Δημοκρατία και η Λετονία στηρίζουν τους στόχους και τις αρχές του νέου κανονισμού, όπως αποτελεσματικότητα της εποπτείας της αγοράς, σαφείς και εναρμονισμένες διαδικασίες ανάκλησης και διασφάλισης, ορθή λειτουργία των τεχνικών υπηρεσιών, στενότερο συντονισμό μεταξύ εθνικών αρχών και ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων έγκρισης τύπου. Ένα αποτελεσματικό σύστημα εποπτείας της αγοράς θα πρέπει, καταρχήν, να βασίζεται στην αρχή της αξιολόγησης κινδύνου.

Η Τσεχική Δημοκρατία και η Λετονία παραμένουν επιφυλακτικές ως προς την προστιθέμενη αξία την οποία φέρεται ότι έχει η συμπληρωματική εποπτεία της Επιτροπής επί των εθνικών αρχών έγκρισης τύπου, όπως συμφωνήθηκε στο κείμενο του άρθρου 9α, που προκύπτει από τους τριμερείς διαλόγους με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η αξιολόγηση των αρχών έγκρισης τύπου από την Επιτροπή δεν μπορεί να θεωρηθεί αναγκαία και αναλογική για την επίτευξη των στόχων του κανονισμού. Αντιθέτως, εκτός από την περιττή γραφειοκρατία που εισάγει στο σύστημα, ένας τέτοιος μηχανισμός υπονομεύει τις ίδιες τις αρχές του ενωσιακού συστήματος έγκρισης τύπου. Το άρθρο 9α παρεμβαίνει στις δραστηριότητες των εθνικών αρχών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Με την μη τήρηση των αρμοδιοτήτων των εθνικών αρχών έγκρισης τύπου, υπονομεύονται η εμπιστοσύνη και η τήρηση του ενωσιακού συστήματος έγκρισης τύπου. Επιπλέον, η αξιολόγηση αυτή θα επικαλύψει το σύστημα αξιολόγησης από ομοτίμους και θα αυξήσει τον ήδη σημαντικό διοικητικό φόρτο για τις αρχές.

Επιπλέον, η Τσεχική Δημοκρατία και η Λετονία είναι της γνώμης ότι το κείμενο του άρθρου 90 είναι εξαιρετικής σημασίας δεδομένου ότι ορίζει ενωσιακό μηχανισμό προστίμων που έχει άμεσο αντίκτυπο στους κατασκευαστές. Συνεπώς, η διαδικασία, οι μέθοδοι υπολογισμού και η είσπραξη των διοικητικών προστίμων θα πρέπει να εγκριθούν με εκτελεστική πράξη.

ΛΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση θα ήθελε να ευχαριστήσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη για το παρόν σχέδιο κανονισμού σχετικά με την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους. Η Γερμανία υποστηρίζει την αναθεώρηση της οδηγίας πλαισίου για την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς των μηχανοκίνητων οχημάτων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων με σκοπό να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας και προστασίας της υγείας και του περιβάλλοντος. Αυτό ισχύει ιδίως όσον αφορά την εισαγωγή υποχρεωτικής εποπτείας της αγοράς, την υποχρέωση των κρατών μελών να παρέχουν στοιχεία και την αυστηρότερη παρακολούθηση των τεχνικών υπηρεσιών που διενεργούν δοκιμές οχημάτων στο πλαίσιο των εγκρίσεων τύπου.

Ωστόσο, θεωρούμε ότι η πρόταση κανονισμού δεν είναι αρκετά φιλόδοξη. Στόχος είναι να βελτιωθούν οι κανόνες για την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς και να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη στην ευρωπαϊκή νομοθεσία έγκρισης τύπου. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων, η Γερμανία υπέβαλε πολυάριθμες προτάσεις που προχωρούν πέρα από την τρέχουσα πρόταση και θα είχαν συμβάλει στην άρση των αμφιβολιών, στη σαφήνεια και τη δυνατότητα εφαρμογής της. Εκφράζουμε τη λύπη μας για το γεγονός ότι ορισμένες βασικές απαιτήσεις της Γερμανίας δεν συμπεριελήφθησαν στο παρόν σχέδιο κανονισμού. Αυτό αφορά ιδίως τις εξής πτυχές:

- Ο προσδιορισμός των κανόνων για την έγκριση τύπου και την εποπτεία της αγοράς με μια σαφώς καθορισμένη διαδικασία για τα μη συμμορφούμενα προϊόντα.
- Η πρόταση της Ομοσπονδιακής κυβέρνησης για θέσπιση μηχανισμού αποσαφήνισης ο οποίος, ως φορέας εμπειρογνωμοσύνης, θα προετοιμάζει τις αποφάσεις εντός σαφώς καθορισμένων προθεσμιών σε περίπτωση διαφορών.
- Η εισαγωγή ενός συστήματος κυκλικής εναλλαγής για τις τεχνικές υπηρεσίες για τους σκοπούς της βελτίωσης της ποιότητας. Σύμφωνα με την αρχή «του διπλού ελέγχου», μια δεύτερη τεχνική υπηρεσία θα πρέπει να διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους και με τον τρόπο αυτόν να βελτιώνει την ποιότητα των εγκρίσεων τύπου.
- Η αντικατάσταση των κανόνων όσον αφορά τα οχήματα τέλους σειράς με πιστοποιητικό συμμόρφωσης (ΠΣ) για την πρώτη καταχώριση, κατά τρόπον ώστε μόλις εκδοθεί, αυτό να ισχύει για απεριόριστο χρονικό διάστημα.

Επιπλέον, η Γερμανία συνεχίζει να υπερασπίζεται τη διοικητική παρακολούθηση των εκπομπών CO₂ και την παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης, δεδομένου ότι έχουν διαγραφεί από την παρούσα πρόταση. Θεωρούμε σημαντική την άμεση εφαρμογή του μέτρου αυτού.
