



Bruselas, 18 de mayo de 2018
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2016/0014 (COD)**

8499/2/18
REV 2 ADD 1

**CODEC 665
ENT 81
MI 304**

NOTA PUNTO «I/A»

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes/Consejo

Asunto: Proyecto de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva n.º 2007/46/CE (**primera lectura**)

- Adopción del acto legislativo
- Declaraciones

Declaraciones de la Comisión Europea

El vínculo entre las bases de datos nacionales y las de la UE (artículo 9 bis)

«Al igual que el legislador, la Comisión considera que debe garantizarse la interconexión entre las diversas bases de datos utilizadas para la homologación de tipo y la vigilancia del mercado. Dado que los Estados miembros gestionan a escala nacional algunas bases de datos, una interconexión eficiente dependerá de su plena cooperación».

Nuevo marco para los consumidores

«La Comisión manifiesta su preocupación por los casos que se han registrado de perjuicios a gran escala que afectan a los intereses de los consumidores, como ocurrió con las revelaciones de septiembre de 2015 acerca de las prácticas de algunos fabricantes de automóviles para eludir las normas sobre emisiones de determinados contaminantes atmosféricos, y es consciente de los límites de los instrumentos procesales nacionales existentes para garantizar la adecuada reparación a los consumidores en este tipo de situaciones. Por ello, ha adoptado una propuesta sobre acciones representativas para la protección de los intereses colectivos de los consumidores [COM(2018) 184] como parte del paquete “Nuevo marco para los consumidores”, de 11 de abril de 2018, a fin de empoderar a las entidades habilitadas para presentar demandas en representación de los consumidores y reforzar el poder sancionador de las autoridades de consumo de los Estados miembros. Una vez se adopte la presente propuesta, las víctimas de las prácticas comerciales desleales, como la publicidad engañosa de los fabricantes de automóviles, que estaba incumpliendo el marco regulador de la Unión para la homologación de tipo de los vehículos y la legislación medioambiental, estarán en condiciones de obtener medidas correctoras colectivas».

Los controles obligatorios del mercado que debe realizar la Comisión (artículo 9)

«La Comisión acoge con satisfacción que el legislador apoye sus controles de los mercados. Es indispensable entonces que el legislador también vele por la adecuada financiación de esta actividad, en particular en el contexto de la propuesta de la Comisión para el próximo marco financiero plurianual».

El statu quo para los vehículos de fin de serie (artículo 47)

«La Comisión lamenta que, en relación con los vehículos de fin de serie, la futura legislación mantenga el statu quo de los procedimientos nacionales, en lugar de un procedimiento de la Unión, ya que estos son más gravosos para los importadores, los fabricantes de vehículos, y las autoridades nacionales y regionales. Cabe añadir asimismo que el procedimiento actual carece de valor añadido para la seguridad y el medio ambiente y crea problemas para el mercado interior de vehículos de segunda mano».

Las normas sobre el trabajo del comité

«En relación con las normas del comité, la Comisión desea poner de relieve que es contrario a la letra y al espíritu del Reglamento (UE) n.º 182/2011 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13) invocar sistemáticamente el artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, letra b). El recurso a esa disposición debe responder a una necesidad concreta de apartarse de la norma de principio, según la cual la Comisión puede adoptar un proyecto de acto de ejecución cuando no se haya emitido ningún dictamen sobre la materia en cuestión. Dado que el párrafo segundo, letra b), constituye una excepción a la norma general que se establece en el apartado 4 del artículo 5, el recurso a esta disposición no puede entenderse simplemente como un “poder discrecional” del legislador, sino que ha de interpretarse de manera restrictiva y, por tanto, debe justificarse».

La supresión de la delegación a la Comisión para regular los límites de emisiones de CO₂ en lo referente a los ensayos en servicio de dispositivos de desactivación (artículo 91)

«La Comisión lamenta que los colegisladores no hayan aceptado su propuesta inicial relativa a regular mediante actos de ejecución la conformidad en servicio de los vehículos o motores en lo que respecta a las emisiones de CO₂. Debido a ello, se retrasará aún más el establecimiento de un procedimiento de evaluación de la conformidad del vehículo o motor en servicio, que es un elemento fundamental para garantizar la fiabilidad de los valores de consumo de combustible y de emisiones de CO₂ atribuidos a los vehículos individuales. La Comisión ha incluido un mandato similar en su propuesta de nuevas normas sobre las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros que adoptó el 8 de noviembre de 2017, y pide a los colegisladores que apoyen su propuesta».

DECLARACIÓN DE CHEQUIA Y LETONIA

Chequia y Letonia están plenamente de acuerdo con la necesidad de revisar el marco de homologación de tipo de vehículos de motor, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, con vistas a garantizar altos niveles de seguridad y protección de la salud y del medio ambiente.

Chequia y Letonia apoyan los objetivos y principios del nuevo Reglamento, entre los que se incluyen una vigilancia efectiva del mercado, procedimientos de recuperación y salvaguardia claros y armonizados, un funcionamiento adecuado de los servicios técnicos, una coordinación más estrecha entre autoridades nacionales y la aplicación uniforme de las normas de homologación de tipo. Un sistema eficiente de vigilancia del mercado debería, ante todo, basarse en un principio de evaluación de riesgos.

Chequia y Letonia siguen recelando del supuesto valor añadido que proporcionaría una mayor supervisión por parte de la Comisión sobre las autoridades nacionales de homologación de tipo, tal y como se acordó en el texto del Artículo 9 *bis* a raíz de los diálogos tripartitos con el Parlamento Europeo. La evaluación de las autoridades de homologación de tipo por parte de la Comisión no se puede considerar necesaria y proporcionada para la consecución de los objetivos del Reglamento. Por el contrario, aparte de añadir más niveles de burocracia innecesaria al sistema, este mecanismo socava los principios mismos del sistema de homologación de tipo de la UE. El Artículo 9 *bis* interfiere con las actividades de las autoridades nacionales que son competencia de los Estados miembros. Al no respetar las competencias de las autoridades nacionales de homologación de tipo se daña la confianza en el sistema de homologación de tipo de la UE como tal y el respeto hacia el mismo. Además, esta evaluación duplicará el sistema de revisión inter pares y aumentará aún más la gran carga administrativa que ya soportan las autoridades.

Por otro lado, Chequia y Letonia opinan que el texto del Artículo 90 es de suma importancia ya que establece el sistema de multas de la UE con repercusiones directas para los fabricantes. Por tanto, el procedimiento, los métodos de cálculo y la recaudación de multas administrativas se deberían adoptar mediante un acto de ejecución.

DECLARACIÓN DE ALEMANIA

El Gobierno Federal quisiera agradecer a todas las partes el presente proyecto de Reglamento relativo a la homologación y vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques. Alemania apoya la revisión de la Directiva marco sobre la homologación y vigilancia del mercado de los vehículos de motor, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes con el objetivo de conseguir un elevado nivel de seguridad vial y de protección de la salud y el medio ambiente. Esto se aplica en particular a la introducción de una vigilancia del mercado obligatoria, a la obligación de los Estados miembros de facilitar información y a una vigilancia más estricta de los servicios técnicos que realizan el ensayo de los vehículos en el marco de la homologación.

El Gobierno Federal opina sin embargo que el proyecto de Reglamento no llega lo bastante lejos. El objetivo consiste en la mejora de las normas para la homologación y de la vigilancia del mercado de modo que quede restablecida la confianza en la legislación europea sobre homologaciones. Durante los debates, Alemania ha presentado numerosas propuestas que van más allá de la propuesta actual y contribuyen a romper la ambigüedad y a aportar claridad y aplicabilidad al texto. Por desgracia para el Gobierno Federal, algunas de las peticiones esenciales de Alemania no se han integrado en el presente proyecto de Reglamento. Esto se aplica en particular a los siguientes aspectos:

- Especificación de las normas para la homologación y vigilancia del mercado con un procedimiento claramente definido para los productos no conformes.
- Propuesta del Gobierno Federal de crear un órgano de compensación que, en su condición de organismo de expertos, prepara una decisión dentro de unos plazos claramente definidos en caso de conflicto.
- Introducción de un régimen rotatorio para los servicios técnicos que tenga como finalidad la mejora de la calidad. Conforme al principio de los «cuatro ojos», un segundo servicio técnico debería llevar a cabo comprobaciones al azar mejorando así la calidad de las homologaciones.
- La sustitución de las normas relativas a los vehículos de fin de serie con unos certificados de conformidad para las primeras matriculaciones que, una vez expedidos, sean válidos por tiempo ilimitado.

Alemania sigue abogando por la supervisión administrativa de las emisiones de CO₂ y por el control del consumo de carburante en condiciones reales de conducción, que han sido suprimidos de la presente propuesta. Para el Gobierno Federal es importante que esta medida se aplique pronto.
