

Bruxelles, 18. svibnja 2018.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2016/0014 (COD)

8499/2/18
REV 2 ADD 1

CODEC 665
ENT 81
MI 304

NAPOMENA O TOČKI „I/A”

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Odbor stalnih predstavnika / Vijeće
Predmet:	Nacrt uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (prvo čitanje) – donošenje zakonodavnog akta – izjave

Izjave Europske komisije

Povezanost različitih EU-ovih i nacionalnih baza podataka (članak 9.a)

„Komisija dijeli stajalište zakonodavca da bi različite baze podataka koje se koriste za homologaciju i nadzor tržišta trebale biti povezane. Budući da nekim bazama podataka upravljaju pojedinačne države članice, uspješna povezanost ovisi o njihovoj punoj suradnji.”

Nove pogodnosti za potrošače

„Komisiju brinu situacije koje štete interesima velikog broja potrošača, kao kad se u rujnu 2015. otkrilo da proizvođači automobila zaobilaze emisijske norme utvrđene za određene onečišćujuće tvari u zraku. Svjesna je ograničenja postojećih nacionalnih mjera u pružanju odgovarajuće zaštite potrošačima. Komisija je 11. travnja 2018. donijela prijedlog o udruženim tužbama za zaštitu kolektivnih interesa potrošača [COM(2018)184] kao dio paketa novih pogodnosti za potrošače kako bi se kvalificirani subjekti ovlastili da u ime potrošača pokrenu udružne tužbe te kako bi se tijelima država članica za zaštitu potrošača dale veće ovlasti sankcioniranja. Na temelju ovog će prijedloga, nakon što bude donesen, žrtve nepoštenih trgovačkih praksi moći ostvariti kolektivno popravljjanje štete, primjerice u slučaju zavaravajućeg oglašavanja proizvođača automobila koji ne poštuju regulatorni okvir Unije u području homologacije ili zakonodavstvo u području okoliša.”

Obvezne tržišne provjere koje na tržištu provodi Komisija (članak 9.)

„Komisija pozdravlja to što je zakonodavac potvrdio da bi tržišne provjere trebala provoditi Komisija. Sada je ključno da zakonodavac osigura i primjereno financiranje te aktivnosti, posebice u kontekstu prijedloga Komisije o novom višegodišnjem financijskom okviru.”

Status quo za kraj serije (članak 47.)

„Komisija žali što se na slučajeve kraja serije neće primjenjivati postupak na razini EU-a, nego će se u budućem zakonodavstvu zadržati status quo nacionalnih postupaka, što stvara opterećenje uvoznicima, proizvođačima vozila te nacionalnim i regionalnim nadležnim tijelima. Usto, postojeći postupak nema dodanu vrijednost za sigurnost i okoliš te uzrokuje probleme za unutarnje tržište rabljenih vozila.”

Pravila o radu odbora

„Kad je riječ o pravilima o radu Odbora, Komisija ističe da je sustavno pozivanje na članak 5. stavak 4. podstavak 2. točku b) suprotno tekstu i duhu Uredbe 182/2011 (SL L 55 od 28.2.2011., str. 13.). Ta se odredba primjenjuje samo ako postoji posebna potreba odstupanja od načelnog pravila prema kojem Komisija može donijeti nacrt provedbenog akta kada mišljenje nije dano. Budući da je pozivanje na podstavak 2. točku (b) iznimka od općeg pravila utvrđenog člankom 5. stavkom 4., ono se ne može jednostavno smatrati ‚diskrecijskom ovlasti‘ zakonodavca, već se mora restriktivno tumačiti i stoga opravdati.”

Brisanje delegiranja ovlasti Komisiji da regulira poremećajne uređaje koji ometaju mjerenje CO₂ u uporabi (članak 91.)

„Komisija žali što su zakonodavci nisu podržali njezin prvotni prijedlog da joj se omogući da provedbenim zakonodavstvom regulira poštovanje vrijednosti emisija CO₂ u uporabi. Zbog toga će uspostavljanje postupka procjene sukladnosti u uporabi dodatno kasniti, a riječ je o ključnom elementu kojim se osigurava pouzdanost vrijednosti emisija CO₂ i potrošnje goriva pojedinačnih vozila. Komisija je slične ovlasti uključila i u svoj prijedlog o novim emisijskim normama CO₂ lakih vozila, donesen 8. studenoga 2017., te poziva suzakonodavce da to podrže.”

IZJAVA ČEŠKE REPUBLIKE I LATVIJE

Češka i Latvija u potpunosti se slažu s potrebom za revizijom okvira za homologaciju motornih vozila, sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s ciljem osiguranja visoke razine sigurnosti i zaštite zdravlja i okoliša.

Češka Republika i Latvija podržavaju ciljeve i načela nove Uredbe poput učinkovitog nadzora nad tržištem, jasnih i usklađenih postupaka za opoziv i zaštitnih postupaka, pravilnog funkcioniranja tehničkih službi, bolje koordinacije među nacionalnim tijelima i jedinstvene primjene pravila za homologaciju. Učinkovit sustav nadzora tržišta trebao bi se, prije svega, temeljiti na načelu procjene rizika.

Češka Republika i Latvije i dalje su kritične prema navodnoj dodanoj vrijednosti dodatnog nadzora Komisije nad nacionalnim homologacijskim tijelima kako je dogovoreno u tekstu članka 9.a koji je proizašao iz trijaloga s Europskim parlamentom. Ocjena homologacijskih tijela koju provodi Komisija ne može se smatrati potrebnom i razmjernom za ostvarivanje ciljeva Uredbe. Naprotiv, osim što se time sustavu dodaje nepotrebno birokratsko opterećenje, takvim mehanizmom potkopavaju se sama načela sustava homologacije EU-a. Člankom 9.a zadire se u aktivnosti nacionalnih tijela koja su u nadležnosti država članica. Nepoštovanjem nadležnosti nacionalnih homologacijskih tijela ugrožava se povjerenje i poštovanje sustava homologacije EU-a kao takvog. Osim toga, takvom će se ocjenom duplicirati sustav istorazinskih ocjena i povećati već znatno administrativno opterećenje nadležnih tijela.

Nadalje, Češka Republika i Latvija smatraju da je tekst članka 90. od ključne važnosti jer se njime utvrđuje mehanizam dodjele novčanih kazni EU-a koji izravno utječe na proizvođače. Postupak i metode za izračun i naplatu administrativnih kazni trebalo bi stoga donijeti putem provedbenog akta.

IZJAVA NJEMAČKE

Savezna vlada zahvaljuje svim dionicima na nacrtu uredbe o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica. Njemačka podupire reviziju okvirne direktive o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s ciljem jamčenja visoke razine cestovne sigurnosti i zaštite zdravlja i okoliša. To se posebice odnosi na uvođenje obveznog nadzora tržišta, obveze država članica da pruže informacije i strože praćenje tehničkih službi koje provode ispitivanja vozila u kontekstu homologacija.

Međutim, savezna vlada smatra da nacrt uredbe ne ide dovoljno daleko. Cilj je poboljšati pravila za homologacije i nadzor tržišta te ponovno zadobiti povjerenje u europsko zakonodavstvo u pogledu homologacija. Tijekom rasprava Njemačka je podnijela brojne prijedloge koji nadilaze trenutčan prijedlog i doprinose njegovoj nedvosmislenosti, jasnoći i primjenjivosti. Na žalost savezne vlade neki osnovni zahtjevi Njemačke nisu uneseni u nacrt uredbe. To se posebno odnosi na sljedeće aspekte:

- specifikaciju pravila za homologaciju i nadzor tržišta s jasno utvrđenim postupkom za proizvode koji nisu sukladni s propisima
- prijedlog savezne vlade da uspostavi klirinško tijelo koje bi, kao stručno tijelo, u slučaju spora pripremalo odluku u jasno određenom roku
- uvođenje sustava rotacije za tehničke službe s ciljem poboljšanja kvalitete; u skladu s načelom „dva para očiju”, druga bi tehnička služba trebala provoditi nasumične provjere i time poboljšati kvalitetu homologacija
- zamjena pravila u pogledu vozila na kraju serije potvrđama o sukladnosti (CoC) za prve registracije koje, jednom kada se izdaju, vrijede neograničeno.

Njemačka nastavlja zagovarati administrativno praćenje emisija CO₂ i provjeru potrošnje goriva u stvarnim uvjetima vožnje, što je izbrisano iz sadašnjeg prijedloga. Savezna vlada smatra da je važno da se ta mjera uskoro provede.
