



Briuselis, 2018 m. gegužės 18 d.
(OR. en, de)

Tarpinstitucinė byla:
2016/0014 (COD)

8499/2/18
REV 2 ADD 1

CODEC 665
ENT 81
MI 304

PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB, projektas (pirmasis svarstymas) – Teisėkūros procedūra priimamo akto priėmimas - Pareiškimai

Europos Komisijos pareiškimai

Įvairių ES ir nacionalinių duomenų bazių ryšys (9a straipsnis)

„Komisija pritaria teisės aktų leidėjo nuomonei, kad reikėtų užtikrinti įvairių tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros veiklai naudojamų duomenų bazių ryšį. Kai kurias duomenų bazes valstybės narės administruoja pačios, todėl sėkmingas ryšio užtikrinimas priklausys nuo to, ar valstybės narės visapusiškai bendradarbiaus.“

Naujos galimybės vartotojams

„Komisijai kelia rūpestį atvejai, kai padaroma masinė žala ir pažeidžiami vartotojų interesai, kaip paaaiškėjo 2015 m. rugsėjo mėn. atskleidus faktus apie automobilių gamintojus, vengiančius kai kurių išmetamųjų oro teršalų normų, ir jai akivaizdu, kad esamos nacionalinės procesinės priemonės, kurių tikslas – užtikrinti tinkamą vartotojų teisių gynimą tokiais atvejais, yra ribotos. Siekdama suteikti kompetentingiems subjektams įgaliojimus vartotojų vardu pareikšti atstovaujamuosius ieškinius, o valstybių narių vartotojų asociacijoms – įgaliojimus taikyti griežtesnes sankcijas, 2018 m. balandžio 11 d. Komisija priėmė pasiūlymą dėl atstovaujamųjų ieškinių siekiant apsaugoti kolektyvinius vartotojų interesus (COM(2018)184), kuris yra „Naujų galimybių vartotojams“ dokumentų rinkinio sudedamoji dalis. Remiantis tuo pasiūlymu, kai tik jis bus priimtas, nukentėjusieji nuo nesąžiningos komercinės praktikos, kaip antai klaidinamos automobilių gamintojų, kurie nesilaiko Sąjungos transporto priemonių tipo patvirtinimo reguliavimo sistemos reikalavimų ar aplinkosaugos teisės aktų, reklamos, galės kolektyviai pasinaudoti teisių gynimo priemonėmis.“

Komisijos atliekami privalomi patikrinimai rinkoje (9 straipsnis)

„Komisija palankiai vertina tai, kad teisės aktų leidėjas pritarė nuostatai, kuria Komisijai leidžiama atlikti patikrinimus rinkoje. Dabar teisės aktų leidėjas taip pat turi užtikrinti, kad šiai veiklai būtų numatyta pakankamai lėšų, visų pirma pagal Komisijos pasiūlymą dėl kitos daugiametės finansinės programos“.

Serijos pabaigos transporto priemonės. *Status quo* (47 straipsnis)

„Komisija apgailestauja, kad serijos pabaigos transporto priemonėms pagal būsimus teisės aktus galios status quo, t. y. ne ES procedūra, o nacionalinės procedūros, nors tai ir apsunkins importuotojus, transporto priemonių gamintojus ir nacionalines bei regionų institucijas. Be to, saugos ir aplinkosaugos požiūriu dabartinės procedūros papildoma nauda yra nieko verta ir pati procedūra kelia problemų naudotų transporto priemonių vidaus rinkai.“

Komiteto darbo tvarka

„Dėl Komiteto darbo tvarkos: Komisija pabrėžia, kad sistemingas 5 straipsnio 4 dalies antros pastraipos b punkto taikymas pagal formą ir turinį prieštarauja Reglamentui Nr. 182/2011 (OL L 55, 2011 2 28, p. 13). Šią nuostatą reikia taikyti tik esant konkrečiai būtinybei nukrypti nuo pagrindinio principo, pagal kurį Komisija gali priimti įgyvendinimo akto projektą, kai nuomonė nepateikiama. Kadangi tai yra 5 straipsnio 4 dalyje nustatytos bendrosios taisyklės išimtis, 2 pastraipos b punkto taikymas negali būti laikomas vien tik teisės aktų leidėjo diskrecija ir turi būti aiškinamas siaurai, todėl privalo būti pagrįstas“

Nuostatos, kuria Komisijai suteikiami įgaliojimai reglamentuoti eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio bandymų išderinimo įtaiso naudojimą, išbraukimas (91 straipsnis)

„Komisija apgailestauja, kad abi teisėkūros institucijos nepritarė pradiniam Komisijos siūlymui įgyvendinimo teisės aktuose reglamentuoti eksploatuojamų transporto priemonių atitikties išmetamo CO₂ kiekio reikalavimams. Dėl to ir vėl bus atidėtas eksploatuojamų transporto priemonių atitikties vertinimo procedūros rengimas, nors ši procedūra yra pagrindinis elementas, kuriuo užtikrinama, kad atskiroms transporto priemonėms priskirtos išmetamo CO₂ kiekio ir degalų suvartojimo vertės būtų patikimos. Nuostatą dėl panašių įgaliojimų Komisija įtraukė į lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normų pasiūlymą, priimtą 2017 m. lapkričio 8 d., ir abi teisėkūros institucijos raginamos jai pritarti.“

ČEKIJOS IR LATVIJOS PAREIŠKIMAS

Čekija ir Latvija visiškai sutinka, kad reikia peržiūrėti motorinių transporto priemonių ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo sistemą, siekiant užtikrinti sveikatos ir aplinkos aukšto lygio saugą ir apsaugą.

Čekija ir Latvija remia tokius naujojo reglamento tikslus ir principus kaip veiksminga rinkos priežiūra, aiškos ir suderintos susigrąžinimo ir apsaugos procedūros, tinkamas techninių tarnybų veikimas, glaudesnis nacionalinių institucijų veiksmų koordinavimas ir vieningas tipo patvirtinimo taisyklių taikymas. Veiksminga rinkos priežiūros sistema turėtų būti visų pirma grindžiama rizikos vertinimo principu.

Čekija ir Latvija ir toliau laikosi kritiško požiūrio dėl pridėtinės vertės, kurią, kaip tvirtinama, suteiks Komisijai pavesta papildoma nacionalinių tipo patvirtinimo institucijų priežiūra, kaip susitarta 9a straipsnio tekste, parengtame po trišalio dialogo susitikimų su Europos Parlamentu. Komisijai pavestas tipo patvirtinimo institucijų vertinimas negali būti laikomas būtina ir proporcinga priemone reglamento tikslams pasiekti. Priešingai, sistemai ne tik užkraunama papildoma biurokratinė našta, bet ir toks mechanizmas pakerta pačius ES tipo patvirtinimo sistemos principus. 9a straipsniu kišamasi į nacionalinių institucijų veiklą, kuri priklauso valstybių narių kompetencijai. Kėsinantis į nacionalinių tipo patvirtinimo institucijų kompetenciją griauamas pasitikėjimas visa ES tipo patvirtinimo sistema ir menkinama pagarba jai. Be to, tokiu vertinimu bus dubliuojama tarpusavio vertinimo sistema ir didinama jau ir taip nemaža institucijoms tenkanti administracinė našta.

Čekija ir Latvija taip pat laikosi nuomonės, kad 90 straipsnio tekstas yra itin svarbus, nes jame nustatomas ES baudų mechanizmas, kurio tiesioginį poveikį patirs gamintojai. Todėl administracinių baudų apskaičiavimo ir surinkimo procedūra bei metodai turėtų būti nustatomi įgyvendinimo aktu.

VOKIETIJOS PAREIŠKIMAS

Federalinė vyriausybė norėtų padėkoti visiems suinteresuotiesiems subjektams už šio reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros projektą. Vokietija pritaria pagrindų direktyvos dėl motorinių transporto priemonių ir joms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros peržiūrai siekiant užtikrinti aukšto lygio kelių eismo saugą ir sveikatos bei aplinkos apsaugą. Tai visų pirma taikoma pradedamai vykdyti privalomai rinkos priežiūrai, valstybių narių pareigai teikti informaciją ir griežtesnei techninių tarnybų, kurios vykdo transporto priemonių bandymus suteikiant joms tipo patvirtinimus, stebėsenai.

Tačiau laikomės nuomonės, kad reglamento projektas nėra pakankamai išsamus. Projekto tikslas yra patobulinti tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros taisykles ir atkurti pasitikėjimą Europos tipo patvirtinimo teisės aktais. Diskusijų metu Vokietija pateikė daug pasiūlymų, kurie yra išsamesni, nei dabartinis pasiūlymas, ir būtų prisidėjusi prie jo nedviprasmiškumo, aiškumo ir praktinio taikymo. Apgailestaujame, kad į esamą reglamento projektą nebuvo įtraukti kai kurie pagrindiniai Vokietijos reikalavimai. Tai visų pirma taikytina šiems aspektams:

- Tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros taisyklių nustatymui taikant aiškiai apibrėžtą procedūrą reikalavimų neatitinkantiems gaminiams.
- Federalinės vyriausybės pasiūlymui sukurti koordinavimo mechanizmą, kuris, kaip ekspertų organas, ginčų atveju parengtų sprendimą su aiškiai nustatytais galutiniais terminais.
- Techninių tarnybų rotacijos sistemos nustatymui, siekiant gerinti kokybę. Laikantis „keturių akių“ principo, antra techninė tarnyba atsitiktine tvarka turėtų atlikti patikrinimus ir tokiu būdu gerintų tipo patvirtinimų kokybę.
- Taisyklių dėl serijos pabaigos transporto priemonių pakeitimui pirmajai registracijai atitikties sertifikatais, kurie, juos išdavus, galiotų neribotą laiką.

Vokietija taip pat toliau remia CO₂ išmetamųjų teršalų administracinę stebėseną bei degalų sąnaudų realiomis važiavimo sąlygomis stebėseną, kadangi tai buvo išbraukta iš dabartinio pasiūlymo. Laikomės nuomonės, kad svarbu, jog ši priemonė būtų nedelsiant įgyvendinta.
