

Bruksela, 18 maja 2018 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2016/0014 (COD)

8499/2/18
REV 2 ADD 1

CODEC 665
ENT 81
MI 304

NOTA DO PUNKTU I/A

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (pierwsze czytanie) – Przyjęcie aktu ustawodawczego – Oświadczenia

Oświadczenia Komisji Europejskiej:

Związek między różnymi unijnymi i krajowymi bazami danych (art. 9a)

„Komisja podziela pogląd prawodawcy, że należy zapewnić połączenie między różnymi bazami danych wykorzystywanymi do celów homologacji typu i nadzoru rynku. Ponieważ niektóre bazy danych są zarządzane indywidualnie przez państwa członkowskie, skuteczne połączenie będzie zależeć od pełnej współpracy państw członkowskich.”

Nowy ład dla konsumentów:

„Komisja jest zaniepokojona sytuacjami wystąpienia szkody zbiorowej mającymi wpływ na interesy konsumentów przedstawionymi w doniesieniach z września 2015 r. dotyczących producentów samochodów obchodzących normy emisji niektórych zanieczyszczeń powietrza i dostrzega ograniczenia obowiązujących krajowych środków proceduralnych mających umożliwić dochodzenie roszczeń konsumenckich w takich sytuacjach. W dniu 11 kwietnia 2018 r. Komisja przyjęła wniosek w sprawie powództw przedstawicielskich w celu ochrony zbiorowych interesów konsumentów [COM(2018) 184] jako część pakietu „nowy ład dla konsumentów”, aby umożliwić uprawnionym do tego organom wszczynanie powództw przedstawicielskich w imieniu konsumentów oraz wyposażać organy ochrony konsumentów w państwach członkowskich w większe uprawnienia do nakładania kar. Po przyjęciu tego wniosku ofiary nieuczciwych praktyk handlowych, takich jak wprowadzająca w błąd reklama producentów samochodów, którzy nie przestrzegają unijnych ram regulacyjnych dotyczących homologacji typu pojazdów czy przepisów w dziedzinie ochrony środowiska, będą mogli zbiorowo ubiegać się o odszkodowanie.”

Obowiązkowe kontrole rynku przeprowadzane przez Komisję (art. 9)

„Komisja z zadowoleniem przyjmuje fakt potwierdzenia przez prawodawcę kontroli rynku przeprowadzanych przez Komisję. Obecnie niezbędne jest, aby prawodawca zapewnił również należyte finansowanie tego działania, w szczególności w kontekście wniosku Komisji dotyczącego kolejnych wieloletnich ram finansowych.”

Status quo w odniesieniu do końcowych partii produkcji (art. 47)

„Komisja wyraża ubolewanie, że w przypadku końcowych partii produkcji zamiast procedury unijnej przyszłe przepisy utrzymają procedurę krajową, która jest uciążliwa dla importerów, producentów pojazdów, władz krajowych i regionalnych. Obecna procedura nie wnosi również żadnej wartości dodanej dla bezpieczeństwa i środowiska oraz stwarza problemy dla rynku wewnętrznego pojazdów używanych.”

Zasady dotyczące prac komitetu

„Jeśli chodzi o zasady dotyczące komitetu, Komisja podkreśla, że systematyczne powoływanie się na art. 5 ust. 4 akapit drugi lit. b) rozporządzenia 182/2011 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13) jest sprzeczne z literą i duchem tego rozporządzenia. Korzystanie z tego przepisu musi być związane z konkretną potrzebą odstąpienia od zasady, zgodnie z którą Komisja może przyjmować projekt aktu wykonawczego, w przypadku gdy nie została wydana opinia. Jako że jest to wyjątek od zasady ogólnej ustanowionej w art. 5 ust. 4, zastosowanie akapitu drugiego lit. b) nie może być po prostu postrzegane jako część „swobody decyzyjnej” prawodawcy, ale musi podlegać wykładni zawężającej, a zatem musi być uzasadnione.”

Skreślenie przekazania Komisji uprawnień do wprowadzania regulacji dotyczących urządzeń ograniczających skuteczność badań eksploatacyjnych emisji CO₂ (art. 91)

„Komisja ubolewa, że współprawodawcy nie poparli pierwotnego wniosku Komisji dotyczącego regulacji w zakresie zgodności eksploatacyjnej emisji CO₂ w drodze przepisów wykonawczych. Doprowadzi to do dalszego opóźnienia ustanowienia procedury oceny zgodności eksploatacyjnej, która jest podstawowym elementem gwarantującym wiarygodność wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa przypisanych do poszczególnych pojazdów. Komisja zawarła podobne upoważnienie w swoim wniosku dotyczącym nowych norm emisji CO₂ dla pojazdów lekkich przyjętym w dniu 8 listopada 2017 r. i wzywa współprawodawców do poparcia tego wniosku.”

OŚWIADCZENIE REPUBLIKI CZESKIEJ I ŁOTWY

Republika Czeska i Łotwa całkowicie zgadzają się, że zachodzi potrzeba zmiany ram homologacji typu pojazdów silnikowych, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa oraz ochrony zdrowia i środowiska.

Republika Czeska i Łotwa popierają cele i zasady nowego rozporządzenia, takie jak skuteczny nadzór rynku, precyzyjne i zharmonizowane procedury wycofania od użytkowników i procedury ochronne, właściwe funkcjonowanie służb technicznych, ściślejsza koordynacja między organami krajowymi oraz jednolite stosowanie zasad homologacji typu. Skuteczny system nadzoru rynku powinien przede wszystkim opierać się na zasadzie oceny ryzyka.

Republika Czeska i Łotwa podtrzymują krytyczne podejście do rzekomej wartości dodanej wynikającej z dodatkowego nadzoru, jaki ma sprawować Komisja nad krajowymi organami udzielającymi homologacji typu, zgodnie z brzmieniem art. 9a wypracowanym w trakcie rozmów trójstronnych z Parlamentem Europejskim. Ocena organów udzielających homologacji typu przez Komisję nie może być postrzegana jako konieczna i proporcjonalna do osiągnięcia celów rozporządzenia. Wręcz przeciwnie: oprócz obciążenia systemu niepotrzebną dodatkową biurokracją mechanizm ten podważa już same zasady unijnego systemu homologacji typu. Art. 9a koliduje z działaniami organów krajowych, które pozostają w kompetencjach państw członkowskich. Nierespektowanie kompetencji krajowych organów udzielających homologacji typu prowadzi do podważenia zaufania do unijnego systemu homologacji typu jako takiego i do naruszenia poszanowania tego systemu. Ponadto ocena taka będzie stanowić powielenie systemu wzajemnej oceny, a także zwiększy i tak już znaczne obciążenie administracyjne organów.

Co więcej, w opinii Republiki Czeskiej i Łotwy brzmienie art. 90 ma newralgiczne znaczenie, gdyż ustalono w nim mechanizm grzywien mający bezpośredni wpływ na producentów. W związku z powyższym procedurę i metody obliczania oraz egzekwowania grzywien administracyjnych należy przyjąć drogą aktu wykonawczego.

OŚWIADCZENIE NIEMIEC

Rząd federalny pragnie podziękować wszystkim interesariuszom za obecny projekt rozporządzenia w sprawie homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep. Niemcy popierają zmianę dyrektywy ramowej w sprawie homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, mającą na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego, ochrony zdrowia i ochrony środowiska. Dotyczy to w szczególności wprowadzenia obowiązkowego nadzoru rynku, obowiązku przedstawiania przez państwa członkowskie informacji oraz ściślejszego monitorowania służb technicznych, które przeprowadzają badania pojazdów w kontekście homologacji typu.

Jesteśmy jednak zdania, że projekt rozporządzenia nie idzie wystarczająco daleko. Celem jest poprawa przepisów dotyczących homologacji typu i nadzoru rynku oraz przywrócenie zaufania do europejskiego prawodawstwa w zakresie homologacji typu. Podczas dyskusji Niemcy zgłosiły szereg propozycji, które wykraczają poza obecny wniosek i mogłyby się przyczynić do jego jednoznaczności, jasności i możliwości stosowania. Wyrażamy ubolewanie, że niektóre podstawowe postulaty Niemiec nie zostały uwzględnione w obecnym projekcie rozporządzenia. W szczególności chodzi o następujące aspekty:

- Specyfikacja przepisów dotyczących homologacji typu i nadzoru rynku z wyraźnie określoną procedurą w przypadku produktów niespełniających wymogów.
- Propozycja rządu federalnego, by ustanowić organ przygotowawczy ds. rozstrzygania sporów, który – jako panel ekspertów – w przypadku sporów przygotowywałby decyzję w jasno zdefiniowanych terminach.
- Wprowadzenie systemu rotacyjnego dla służb technicznych, który służyłby poprawie jakości. Zgodnie z zasadą „czterech oczu”, druga służba techniczna przeprowadzałaby losowo kontrole, co poprawiłoby jakość homologacji typu.
- Zastąpienie – w przypadku pierwszej rejestracji – przepisów dotyczących pojazdów z końcowej partii produkcji świadectwami zgodności, które po wydaniu są ważne bezterminowo.

Niemcy ponadto dalej opowiadają się za administracyjnym monitorowaniem emisji CO₂ oraz kontroli zużycia paliwa w rzeczywistych warunkach drogowych, skreślonymi w obecnym wniosku. Uważamy za istotne, by środek ten został wkrótce wprowadzony.
