

Bruxelles, 18 mai 2018
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2016/0014 (COD)**

8499/2/18
REV 2 ADD 1

**CODEC 665
ENT 81
MI 304**

NOTĂ PUNCT „I/A”

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	Proiect de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (prima lectură) – Adoptarea actului legislativ – Declarații

Declarațiile Comisiei Europene

Legătura dintre diferitele baze de date ale UE și naționale (articolul 9a)

„Comisia împărtășește opinia legiuitorului potrivit căreia ar trebui asigurată interconectarea dintre diferitele baze de date utilizate pentru omologarea de tip și pentru supravegherea pieței. Întrucât unele baze de date sunt gestionate individual de statele membre, interconectarea cu succes va depinde de cooperarea deplină a statelor membre”.

Noile avantaje pentru consumatori

„Comisia își exprimă îngrijorarea cu privire la situațiile de prejudiciu colectiv care afectează interesele consumatorilor, cum a fost cazul dezvăluirilor din septembrie 2015 privind producătorii de autovehicule care eludau standardele de emisii pentru anumiți poluanți atmosferici, și este conștientă de limitările metodelor procedurale naționale din prezent atunci când sunt necesare acțiuni în despăgubire adecvate la îndemâna consumatorilor în astfel de situații. Comisia a adoptat o propunere privind acțiunile de reprezentare pentru protecția intereselor colective ale consumatorilor [COM(2018)184] ca parte a pachetului Noi avantaje pentru consumatori din 11 aprilie 2018, cu scopul de a permite entităților calificate să lanseze acțiuni de reprezentare în numele consumatorilor și de a introduce competențe de sancționare sporite pentru autoritățile de protecție a consumatorilor din statele membre. După adoptarea acestei propuneri, victimele practicilor comerciale neloiale, precum publicitatea înșelătoare a producătorilor de autovehicule care nu respectă cadrul de reglementare al Uniunii pentru omologarea de tip a vehiculelor sau legislația din domeniul mediului, vor putea obține măsuri reparatorii în mod colectiv”.

Verificările obligatorii pe piață de către Comisie (articolul 9)

„Comisia salută faptul că legiuitorul a confirmat ideea ca verificările pe piață să fie efectuate de către Comisie. Este esențial acum ca legiuitorul să asigure și finanțarea corespunzătoare a acestei activități, în special în contextul propunerii Comisiei privind următorul cadru financiar multianual”.

***Status quo* pentru vehiculele de sfârșit de serie (articolul 47)**

„Comisia regretă faptul că, pentru vehiculele de sfârșit de serie, în locul procedurii UE, legislația viitoare va menține *status quo*-ul reprezentat de o procedură națională, care este greoaie pentru importatori, pentru producătorii de vehicule și pentru autoritățile naționale și regionale. Procedura actuală nu are nicio valoare adăugată nici pentru siguranță și pentru mediu și creează probleme pe piața internă a vehiculelor uzate”.

Norme privind activitatea comitetului

„În ce privește normele privind comitetul, Comisia subliniază că invocarea în mod sistematic a articolului 5 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b) este contrară literei și spiritului Regulamentului nr. 182/2011 (JO L 55, 28.2.2011, p. 13). Recurgerea la această dispoziție trebuie să răspundă unei nevoi specifice de a se îndepărta de la regula de principiu potrivit căreia, în cazul în care nu se emite niciun aviz, Comisia poate adopta un proiect de act de punere în aplicare. Deoarece reprezintă o excepție de la regula generală stabilită la articolul 5 alineatul (4), recurgerea la al doilea paragraf litera (b) nu poate fi considerată pur și simplu ca fiind o „competență discreționară” a legislatorului, ci trebuie interpretată în mod restrictiv și, prin urmare, trebuie justificată.”

Eliminarea delegării către Comisie a competenței de a reglementa dispozitivele de manipulare a încercării în circulație privind emisiile de CO₂ (articolul 91)

„Comisia regretă faptul că propunerea inițială a Comisiei de a reglementa conformitatea în funcționare în ceea ce privește emisiile de CO₂ prin legislația de punere în aplicare nu a fost susținută de colegiitori. Acest lucru va întârzia și mai mult instituirea unei proceduri de evaluare a conformității în funcționare, care este un element de bază pentru asigurarea faptului că valorile emisiilor de CO₂ și ale consumului de combustibil atribuite vehiculelor individuale sunt fiabile. Comisia a inclus un mandat similar în propunerea sa privind standardele de emisii de CO₂ ale vehiculelor utilitare ușoare, adoptată la 8 noiembrie 2017, și solicită colegiitorilor să susțină mandatul”.

DECLARAȚIA REPUBLICII CEHE ȘI A LETONIEI

Republica Cehă și Letonia sunt întrutotul de acord cu necesitatea revizuirii cadrului de omologare de tip a autovehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective în vederea asigurării unui nivel ridicat de siguranță și de protecție a sănătății și a mediului.

Republica Cehă și Letonia sprijină obiectivele și principiile care stau la baza noului regulament, precum supravegherea eficientă a pieței, proceduri de rechemare și de salvagardare clare și armonizate, funcționarea adecvată a serviciilor tehnice, o coordonare mai strânsă între autoritățile naționale și aplicarea uniformă a normelor de omologare de tip. Un sistem eficient de supraveghere a pieței ar trebui să se bazeze în primul rând pe un principiu de evaluare a riscurilor.

Republica Cehă și Letonia rămân critice la adresa pretensei valori adăugate a controlului suplimentar exercitat de Comisie asupra autorităților naționale de omologare de tip, după cum s-a convenit în textul articolului 9a care a rezultat în urma trilogurilor cu Parlamentul European. Evaluarea de către Comisie a autorităților de omologare de tip nu poate fi considerată necesară și proporțională în raport cu realizarea obiectivelor regulamentului. Din contră, pe lângă faptul că adaugă un strat de birocrație inutilă în cadrul sistemului, un astfel de mecanism subminează înseși principiile sistemului de omologare UE de tip. Articolul 9a interferează cu activitățile autorităților naționale care țin de competența statelor membre. Nerespectarea competențelor autorităților naționale de omologare de tip subminează încrederea în sistemul de omologare UE de tip, precum și respectarea acestui sistem. În plus, o astfel de evaluare se suprapune cu sistemul de evaluare *inter pares* și determină o creștere a sarcinii administrative, deja semnificative, pentru autorități.

Mai mult, Republica Cehă și Letonia sunt de părere că textul articolului 90 este extrem de important întrucât stabilește mecanismul de amenzi al UE care are un impact direct asupra producătorilor. Prin urmare, procedura, metodele de calcul și colectarea amenzilor administrative ar trebui adoptate prin intermediul unui act de punere în aplicare.

DECLARAȚIA GERMANIEI

Guvernul federal mulțumește tuturor părților implicate pentru prezentul proiect de regulament privind omologarea de tip și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora. Germania sprijină revizuirea directivei-cadru pentru omologarea de tip și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective cu scopul asigurării unui nivel ridicat de siguranță rutieră, precum și a protecției sănătății și a mediului. Acest lucru se aplică în special introducerii unei supravegheri obligatorii a pieței, obligației statelor membre de a furniza informații și monitorizării mai stricte a serviciilor tehnice care efectuează testarea autovehiculelor în contextul omologării de tip.

Cu toate acestea, în opinia guvernului federal proiectul de regulament nu merge suficient de departe. Obiectivul este îmbunătățirea normelor pentru omologarea de tip și pentru supravegherea pieței și restaurarea totodată a încrederii în normele europene privind omologarea de tip. Germania a introdus în cursul dezbaterilor o multitudine de propuneri care merg mai departe decât propunerea actuală și care ar fi putut contribui la lipsa de ambiguitate, la claritatea și la aplicabilitatea acesteia. Spre regretul guvernului federal, unele dintre solicitările fundamentale ale Germaniei nu au fost introduse în prezentul proiect de regulament. Este cazul, în special, în ceea ce privește următoarele aspecte:

- Specificarea normelor pentru omologarea de tip și supravegherea pieței cu o procedură clar definită în cazul neconformității produselor.
- Propunerea guvernului federal privind înființarea unui organism de arbitraj care, în calitate de expert, să pregătească o decizie în termene clar definite pentru cazurile de litigiu.
- Introducerea unui sistem de rotație pentru serviciile tehnice care să vizeze îmbunătățirea calității. În conformitate cu principiul „patru ochi”, un al doilea serviciu tehnic ar trebui să îndeplinească funcția de controlor, prin sondaj, sporind astfel calitatea omologărilor de tip.
- Înlocuirea normelor privind vehiculele sfârșit de serie cu certificate de conformitate (CoC) pentru prima înregistrare care, odată emise, să fie valabile pe termen nelimitat.

De asemenea, Germania continuă să susțină monitorizarea administrativă a emisiilor de CO₂ și controlul consumului de combustibil în condiții reale de trafic, prevederi eliminate din prezenta propunere. Guvernul federal consideră că este important ca aceste măsuri să fie puse în aplicare curând.
