



Брюксел, 19 май 2017 г.  
(OR. en)

9271/17

---

---

Междуинституционално досие:  
2016/0014 (COD)

---

---

ENT 128  
MI 425  
CODEC 830

## БЕЛЕЖКА

---

От:	Председателството
До:	Съвета
№ предх. док.:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
№ док. Ком.:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (първо четене) — Общ подход

---

## I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 28 януари 2016 г. Комисията предаде посоченото по-горе предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета.

2. Целта на този регламент е да се преразгледа правната рамка за одобряване на типа на моторните превозни средства и техните ремаркета, която е определена в Рамкова директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета. Преразглеждането трябва да се разглежда в контекста на новите технологии, налични на пазара, и в контекста на последните събития във връзка с нередностите по отношение на данните за емисиите от леките автомобили. Предложението на Комисията е насочено и към преодоляването на недостатъците, констатирани в проверката на пригодността на действащото законодателство, извършена от Комисията през 2013 г. Вследствие на това предложението се опитва да отстрани и евентуални разлики в тълкуването и прилагането на правните разпоредби от националните органи и технически служби по одобряване на типа.

Преразглеждането на действащата в момента правна рамка е тясно свързано с регулаторния пакет за емисиите в реални условия, тъй като този пакет също е насочен, наред с другото, към проблема с нередностите по отношение на емисиите от леките автомобили.

3. В предложението за регламент се запазва целта на Директива 2007/46/ЕС, а именно да се улесни свободното движение на моторни превозни средства и ремаркета в рамките на вътрешния пазар и да се прилага принципът на взаимно признаване, като се определят хармонизирани изисквания за одобряване на типа. Целта е да се постигнат характеристики на превозните средства, осигуряващи подходящо равнище на безопасност на хората и опазване на околната среда, както и да се отстранят основните недостатъци, констатирани в съществуващата система за одобряване на типа. Поради това по-голямата част от елементите на Директива 2007/46/ЕО са пренесени в предложението за регламент. В следните области са въведени съществени промени:
- повишаване на качеството на изпитването за получаване на разрешение за пускане на автомобил на пазара чрез по-строги разпоредби относно техническите служби;
  - въвеждане на ефективна система за надзор на пазара, която да контролира съответствието на вече наличните на пазара автомобили, с възможност държавите членки и Комисията да провеждат проверки на място върху превозни средства, за да откриват несъответствието на ранен етап;

- укрепване на системата за одобрение на типа чрез по-силно европейско наблюдение в процеса на одобряване на типа, по-конкретно чрез създаването на форум за обмен на информация за правоприлагането, в който участват представители на националните органи за одобряване и надзор на пазара.
- 4. Европейският икономически и социален комитет даде становището си на 25 май 2016 г.
- 5. В Европейския парламент основната комисия, която се занимава с тези въпроси, е Комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите. Докладчик е г-н Даниел Далтон (ECR-UK). Комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите гласува доклада си на 9 февруари 2017 г. Гласуването беше потвърдено на пленарното заседание на Европейския парламент на 4 април 2017 г.

## **II. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА**

- 6. Работна група „Техническа хармонизация“ (Моторни превозни средства) започна да разглежда предложението през февруари 2016 г. Бяха проведени 25 заседания на тази работна група във връзка с предложението по време на нидерландското, словашкото и малтийското председателство.
- 7. Оценката на въздействието, придружаваща предложението, беше разгледана подробно на 9 и 21 март 2016 г., като се обърна специално внимание на аспектите, по които делегациите поискаха допълнителни разяснения. Въз основа на отговори на въпросник бяха набелязани и някои конкретни въпроси, които изискваха особено внимание и задълбочено обсъждане.
- 8. На заседанието на Съвета по конкурентоспособност на 28 ноември 2016 г. в раздел „Други въпроси“ председателството представи информационна бележка. Това беше последвано от обсъждане на политическо равнище и от представянето на доклад за напредъка на заседанието на Съвета по конкурентоспособност на 20 февруари 2017 г.

9. Налице е обща подкрепа на държавите членки за общите цели на предложението, а именно да се подобри рамката, уреждаща свободното движение на моторни превозни средства в рамките на вътрешния пазар чрез преодоляване на слабостите на съществуващата правна рамка за одобряване на типа. Всички делегации са съгласни, че е необходимо да се подобри хармонизираното прилагане на правилата в целия ЕС, за да се намалят евентуалните различия при тълкуването и прилагането им от националните органи по одобряване на типа и техническите служби. Освен това те като цяло смятат, че следва да се прилагат по-ефективни правила за надзор на пазара, за да могат несъответствията с изискванията да се разкриват на ранен етап.
10. В хода на обсъжданията в работната група и въз основа на политическия обмен на мнения на равнището на Съвета, компромисно предложение на председателството претърпя съществени промени в контекста на опасенията, изразени от държавите членки. Като цяло работната група разгледа текста с оглед на изясняването и рационализирането на предложената рамка. Където се наложи, бяха изменени и допълнени редица технически разпоредби, като няколко делегирани акта, предложени от Комисията, бяха преобразувани в изпълнителни актове.
11. Резултатите от пленарното заседание на Европейския парламент на 4 април 2017 г. бяха разгледани от работната група за първи път по време на заседанието ѝ на 27 април 2017 г. Въпреки че няколко изменения бяха приемливи сами по себе си или по същество, работната група реши, че е необходимо повече време, за да може измененията на ЕП на бъдат разгледани задълбочено.
12. Компромисният текст на председателството, изложен в док. 8647/17, беше обсъден на заседанието на Комитета на постоянните представители (Корепер) на 12 май 2017 г. От това обсъждане стана ясно, че мнозинството от делегациите вече може да приеме компромисния текст на председателството, който включва преработена формулировка на член 90 относно административните глоби. Във връзка с това председателят заключи, че компромисният текст ще бъде представен на Съвета по конкурентоспособност на 29 май 2017 г. с оглед постигането на общ подход.  
  
Преразгледаният компромисен текст на председателството вследствие на заседанието на Корепер от 12 май 2017 г. е изложен в документ 9272/17.

### III. ОСНОВНИ ПОЛИТИЧЕСКИ ВЪПРОСИ

13. Компромисният текст на председателството отразява продължаващите усилия на председателството и държавите членки да намерят точното равновесие между различните интереси и цели. Ето защо председателството смята, че компромисният текст е солидна основа за постигането на общ подход на предстоящия Съвет по конкурентоспособност на 29 май 2017 г. В компромисния текст на председателството се вземат предвид основните опасения на държавите членки и предложението на Комисията се изменя както следва:

**а) Правила за надзор на пазара (член 8 и съображения 23, 23а, 23б, 23в и 24)**

В компромисното предложение на председателството относно член 8 се постига баланс между укрепването на правилата за надзор на пазара чрез налагането на минимален брой проверки на превозни средства всяка година, от една страна, и запазването на достатъчна гъвкавост за по-малките държави членки, които запазват възможността да поискат от други държави членки да извършват необходимите изпитвания от тяхно име, от друга страна.

**б) Проверка на съответствието от Комисията (член 9)**

В компромисното предложение на председателството се предвижда, че за целите на проверка на съответствието на Комисията запазва възможността да организира и провежда свои собствени изпитвания и инспекции на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли, предоставяни на пазара, с цел да се реагира незабавно в случай на нередности, ако е необходимо. Ето защо в текста на председателството се увеличава нивото на независимост при проверките на съответствието.

**в) Форум за обмен на информация за правоприлагането (член 10 и съображение 19)**

В предложението на Комисията се предвижда създаването на форум за обмен на информация за правоприлагането. Текстът на председателството доразвива предложението на Комисията, определя, че форумът следва да има консултативна роля, и доуточнява списъка на задачите, които трябва да се изпълняват от форума.

**г) Национална структура за събиране на такси за одобряването на типа и правила за надзор на пазара (член 30)**

Предложението на Комисията включва задължение за държавите членки да установят национална структура за събиране на такси за покриване на разходите за техните дейности по одобряване на типа и надзор на пазара. В компромисния текст на председателството това задължение се премахва и се пояснява освен това, че държавите членки са задължени да финансират дейностите по надзор на пазара, но следва да им се остави да избират сами начина, по който ще ги извършват.

**д) Валидност на сертификата за одобряване на типа (член 33, параграф 1)**

Комисията предлага валидността на сертификата за одобряване на типа да бъде ограничена до 5 години. Много голямо мнозинство от делегациите поставят под въпрос добавената стойност на подобно ограничаване и настояват за запазване на действащия режим с неограничена валидност. В този контекст съответната разпоредба беше заличена в компромисния текст на председателството.

**е) Партньорска оценка на органите по одобряване на типа (член 71) и оценка на техническите служби (член 77 и съображение 18)**

Предложението на Комисията въвежда понятието за партньорски проверки на органите по одобряване на типа. Предвид факта, че държавите членки бяха разделени на такива, които го разглеждат като принос за засилено единно прилагане на правилата, и други, които го отхвърлят с аргумента за неоправдана административна тежест, с текста на председателството се постига деликатен баланс. Така в него се предвижда, че органите по одобряване на типа не подлежат на партньорска проверка, когато определят всичките си технически служби въз основа на акредитация по международно признати стандарти.

Що се отнася до техническите служби, в текста на председателството се предлага участието на националните органи по акредитация при оценката на техническите служби и създаването на групи за съвместна оценка. В него се предлага балансиран подход, при който тази съвместна оценка е задължителна само при определени обстоятелства (като се допускат някои изключения за техническите служби, извършващи индивидуални национални одобрения на превозни средства, и такива, които само проверяват правилното монтиране на компоненти при категории O<sub>1</sub> и O<sub>2</sub>).

**ж) Административни глоби (член 90 и съображение 42)**

Предложението на Комисията въвежда административни глоби, които Комисията може да налага на икономически оператори за нарушаване на регламента по отношение на несъответствие с изискванията на превозни средства, системи, компоненти и отделни технически възли. След позицията, изразена от държавите членки в Комитета на постоянните представители (Корепер) на 12 май 2017 г., председателството представи преработен компромисен текст на член 90, който предвижда, че Комисията може да налага административни глоби в случаите, в които Комисията предприема действия за установяване на коригираща или ограничителна мярка на равнище ЕС. В преразгледания текст се пояснява също, че административни глоби не могат да бъдат налагани от Комисията, ако дадена държава членка вече е санкционирала икономическия оператор или го е оправдала във връзка със същото нарушение. Накрая, той включва правомощие за актове за изпълнение за установяване на необходимите процедури и принципите за изчисляване и събиране на глоби, както беше поискано от няколко делегации.

#### IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

14. Председателството счита, че текстът, изложен в документ 9272/17, представлява балансиран и справедлив компромис между изразените от делегациите мнения. СЪВЕТЪТ се приканва да постигне съгласие по общ подход на тази основа на заседанието на Съвета по конкурентоспособност на 29 май 2017 г.
-