



Brusel 19. května 2017  
(OR. en)

9271/17

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2016/0014 (COD)**

---

---

ENT 128  
MI 425  
CODEC 830

## POZNÁMKA

---

Odesílatel: Předsednictví

Příjemce: Rada

---

Č. předchozího dokumentu: 8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684

Č. dok. Komise: 5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103

---

Předmět: Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi (první čtení)  
– obecný přístup

---

## I. ÚVOD

1. Dne 28. ledna 2016 Komise předložila výše uvedený návrh nařízení Evropskému parlamentu a Radě.

2. Cílem nařízení je revize právního rámce pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, stanoveného rámcovou směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES. Tuto revizi je třeba posuzovat v kontextu nových technologií, jež jsou dostupné na trhu, a rovněž v souvislosti s nedávnými událostmi týkajícími se nesrovnalostí v údajích o emisích automobilů. Návrh Komise rovněž řeší nedostatky zjištěné v rámci kontroly účelnosti stávajících právních předpisů, kterou Komise provedla v roce 2013. Jeho prostřednictvím tak mají být rovněž odstraněny možné rozdíly ve výkladu a uplatňování jednotlivých právních předpisů ze strany vnitrostátních schvalovacích orgánů a technických zkušeben.

Revize stávajícího právního rámce úzce souvisí s regulačním balíčkem upravujícím otázku emisí v reálném provozu, který se mimo jiné také zaměřuje na problém nesrovnalostí v údajích o emisích automobilů.

3. Navrhované nařízení zachovává cíl směrnice 2007/46/ES, jímž je prostřednictvím harmonizovaných požadavků na schvalování typu usnadnit volný pohyb motorových vozidel a přípojných vozidel na vnitřním trhu a zajistit uplatňování zásady vzájemného uznávání. Záměrem je dosáhnout patřičné úrovně bezpečnosti a environmentální výkonnosti motorových vozidel a odstranit hlavní nedostatky zjištěné v současném systému schvalování typu. Většina prvků směrnice 2007/46/ES byla tudíž přenesena i do navrhovaného nařízení. Podstatné změny byly provedeny v následujících oblastech:

- zvýšení kvality zkoušek, na jejichž základě lze uvést určité vozidlo na trh, prostřednictvím posílených ustanovení vztahujících se na technické zkušebny;
- zavedení účinného systému dozoru nad trhem v zájmu kontroly souladu vozidel, která jsou na trhu již dostupná; systém zahrnuje možnost, aby členské státy a Komise prováděly kontroly vozidel na místě s cílem zavčas zjistit případy nesouladu;

- posílení systému schvalování typu díky důslednějšímu evropskému dohledu v rámci procesu schvalování typu, zejména zřízením fóra pro výměnu informací o vynucování, jehož členy jsou zástupci vnitrostátních odpovědných za schvalování typu a dozor nad trhem.

4. Evropský hospodářský a sociální výbor vydal stanovisko dne 25. května 2016.
5. V Evropském parlamentu je hlavním příslušným výborem Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů (IMCO). Zpravodajem je Daniel Dalton (ECR–UK). Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů odhlasoval svou zprávu dne 9. února 2017. Výsledek hlasování byl potvrzen na plenárním zasedání Evropského parlamentu dne 4. dubna 2017.

## II. ČINNOST V RÁMCI RADY

6. Posouzení návrhu Pracovní skupinou pro technickou harmonizaci (motorová vozidla) bylo zahájeno v únoru 2016. Během nizozemského, slovenského a maltského předsednictví bylo návrhu věnováno 25 zasedání této pracovní skupiny.
7. Posouzení dopadů připojené k tomuto návrhu bylo podrobně posouzeno ve dnech 9. a 21. března 2016, se zvláštním důrazem na aspekty, pro něž delegace požádaly o další objasnění. Na základě odpovědí ke kontrolnímu seznamu byly také identifikovány některé konkrétní otázky, které vyžadují zvláštní pozornost a důkladnou diskuzi.
8. Na zasedání Rady pro konkurenceschopnost dne 28. listopadu 2016 předsednictví v rámci projednávání „jiných záležitostí“ předložilo informativní poznámku. Poté následovala politická rozprava a prezentace zprávy o pokroku na zasedání Rady pro konkurenceschopnost dne 20. února 2017.

9. Členské státy obecně podporují celkové cíle návrhu, tj. zlepšit rámec, kterým se řídí volný pohyb motorových vozidel na vnitřním trhu, řešením slabých stránek stávajícího právního rámce schvalování typu. Všechny delegace souhlasí, že je nezbytné zlepšit harmonizované provádění pravidel po celé EU, aby se snížily případné rozdíly v jejich výkladu a provádění vnitrostátními orgány schvalování typu a technickými zkušebnami. Rovněž mají obecně za to, že by měla být zavedena účinnější pravidla dozoru nad trhem, aby se zlepšilo včasné zjišťování případů nesouladu.
10. V průběhu diskuzí na úrovni pracovní skupiny a na základě politické výměny názorů na úrovni Rady prošel kompromisní návrh předsednictví značným vývojem s ohledem na připomínky vznesené členskými státy. Celkově pracovní skupina znění posoudila v zájmu objasnění a zjednodušení navrhovaného rámce. Řada technických ustanovení byla podle potřeby pozměněna a doplněna, přičemž několik aktů v přenesené pravomoci navržených Komisí bylo změněno na prováděcí akty.
11. Výsledek plenárního zasedání Evropského parlamentu konaného dne 4. dubna 2017 byl pracovní skupinou poprvé posouzen na jejím zasedání dne 27. dubna 2017. Několik změn může sice být přijatelných, přímo nebo smyslově, pracovní skupina však rozhodla, že potřebuje více času na provedení zevrubného posouzení změn Evropského parlamentu.
12. Kompromisní znění předsednictví uvedené v dokumentu 8647/17 bylo projednáno na zasedání Výboru stálých zástupců (COREPER) dne 12. května 2017. Z tohoto posouzení vyplynulo, že pro většinu delegací je nyní kompromisní znění předsednictví přijatelné, včetně revidovaného znění článku 90 o správních pokutách. S ohledem na výše uvedené předsednictví dospělo k závěru, že kompromisní znění bude předloženo Radě pro konkurenceschopnost dne 29. května 2017 s cílem dosáhnout obecného přístupu.

Revidované kompromisní znění předsednictví, které je výsledkem jednání Výboru stálých zástupců dne 12. května 2017, je uvedeno v dokumentu 9272/17.

### III. HLAVNÍ POLITICKÉ PROBLÉMY

13. Kompromisní znění předsednictví odráží soustavné úsilí předsednictví a členských států najít vhodnou rovnováhu mezi rozdílnými zájmy a cíli. Předsednictví proto považuje toto kompromisní znění za pevný základ pro dosažení obecného přístupu na nadcházejícím zasedání Rady pro konkurenceschopnost konajícím se dne 29. května 2017. Kompromisní znění předsednictví reaguje na hlavní obavy vyjádřené členskými státy prostřednictvím těchto změn návrhu Komise:

**a) Pravidla dozoru nad trhem (článek 8 a body odůvodnění 23, 23a, 23b, 23c a 24)**

Kompromisní návrh předsednictví ohledně článku 8 zajišťuje rovnováhu mezi posílením pravidel dozoru nad trhem tím, že na jedné straně ukládá minimální počet kontrol vozidel v každém roce a na straně druhé zachovává dostatečnou flexibilitu pro menší členské státy, které si ponechávají možnost požádat jiné členské státy, aby požadované zkoušky prováděly jejich jménem.

**b) Ověření souladu prováděné Komisí (článek 9)**

Kompromisní návrh předsednictví stanoví, že pro účely ověření souladu si Komise ponechává možnost pořádat a provádět své vlastní zkoušky a kontroly vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, které jsou dodávány na trh, aby v případě potřeby neprodleně reagovaly na nesrovnalosti. Znění vypracované předsednictvím proto zvyšuje úroveň nezávislosti při ověřování souladu.

**c) Fórum pro výměnu informací o vynucování (článek 10 a bod odůvodnění 19)**

Návrh Komise stanoví vytvoření fóra pro výměnu informací o vynucování. Znění vypracované předsednictvím vychází z návrhu Komise a stanoví, že fórum by mělo mít poradenskou úlohu, a dále upřesňuje seznam úloh, které má fórum vykonávat.

**d) Struktura vnitrostátních poplatků na pokrytí nákladů na schválení typu a dozor nad trhem (článek 30)**

Návrh Komise zahrnuje povinnost členských států zavést vnitrostátní strukturu poplatků, které by pokryly náklady za jejich činnosti v oblasti schválení typu a dozoru nad trhem. Kompromisní návrh předsednictví tuto povinnost odstraňuje a dále objasňuje, že je povinností členských států činnosti v oblasti dozoru nad trhem financovat, avšak že volba způsobů, které mají být použity, by měla být ponechána členských státům.

**e) Platnost certifikátu schválení typu (čl. 33 odst. 1)**

Komise navrhuje, aby byla platnost certifikátu schválení typu omezena na dobu 5 let. Naprostá většina delegací se pozastavuje nad přidanou hodnotou takového omezení a přeje si zachovat stávající režim, v jehož rámci platnost omezena není. V této souvislosti bylo příslušné ustanovení z kompromisního znění předloženého předsednictvím vypuštěno.

**f) Vzájemné hodnocení schvalovacích orgánů (článek 71) a hodnocení technických zkušeben (článek 77 a bod odůvodnění 18)**

Návrh Komise zavádí koncept vzájemného hodnocení schvalovacích orgánů. Vzhledem ke skutečnosti, že členské státy byly rozděleny na ty, které takové hodnocení považují za příspěví k posílenému jednotnému prosazování pravidel, a ty, které ho odmítají z důvodu neodůvodněné správní zátěže, znění předsednictví zajišťuje křehkou rovnováhu. Stanoví proto, že schvalovací orgány nebudou podléhat vzájemnému hodnocení, pokud určí všechny své technické zkušebny na základě akreditace podle mezinárodně uznávaných norem.

Pokud jde o technické zkušebny, znění vypracované předsednictvím navrhuje zapojení vnitrostátních akreditačních orgánů do hodnocení technických zkušeben a zřízení společných hodnotících týmů. Nabízí vyrovnaný přístup, neboť činí toto společné hodnocení povinným pouze za relevantních okolností, přičemž umožňuje některé výjimky pro technické zkušebny vykonávající vnitrostátní schválení jednotlivých vozidel a pouze ověřující správnou instalaci konstrukčních částí na kategoriích O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub>.

**g) Správní pokuty (článek 90 a bod odůvodnění 42)**

Návrh Komise zavádí správní pokuty, které může Komise hospodářským subjektům uložit za porušení nařízení s ohledem na nesoulad vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. V návaznosti na postoj členských států na zasedání Výboru stálých zástupců (COREPER) konaném dne 12. května 2017 předložilo předsednictví revidované kompromisní znění článku 90, které stanoví, že Komise může uložit správní pokuty v případech, kdy Komise přijme opatření s cílem zavést nápravná či omezující opatření na úrovni EU. Revidované znění také upřesňuje, že Komise nemůže uložit správní pokuty v případě, že členský stát již hospodářský subjekt sankcionoval nebo zprostil viny za totéž protiprávní jednání. Navíc v souladu s požadavkem řady delegací obsahuje zmocnění k vydávání prováděcích aktů, které stanoví nezbytné postupy, jakož i zásady pro výpočet a výběr pokut.

#### IV. ZÁVĚR

14. Předsednictví se domnívá, že znění uvedené v dokumentu 9272/17 představuje vyvážený a spravedlivý kompromis mezi názory vyjádřenými delegacemi. Rada se vyzývá, aby na tomto základě dosáhla na zasedání Rady pro konkurenceschopnost dne 29. května 2017 dohody o obecném přístupu.
-