



Bruxelles, den 19. maj 2017
(OR. en)

9271/17

**Interinstitutionel sag:
2016/0014 (COD)**

**ENT 128
MI 425
CODEC 830**

NOTE

fra:	formandskabet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
Komm. dok. nr.:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (førstebehandling) - Generel indstilling

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag til forordning den 28. januar 2016.

2. Formålet med denne forordning er at revidere de retlige rammer for typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil, som er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets rammedirektiv 2007/46/EF. Revisionen skal ses på baggrund af nye teknologier på markedet og i lyset af de seneste begivenheder vedrørende uregelmæssigheder med hensyn til bilers emissionsdata. Kommissionens forslag omfatter også de mangler, der blev fundet i en kvalitetskontrol af den eksisterende lovgivning, som Kommissionen gennemførte i 2013. Derfor forsøger forslaget også at fjerne eventuelle forskelle i fortolkningen og anvendelsen af de retlige bestemmelser hos de nationale typegodkendende myndigheder og tekniske tjenester.

Revisionen af de nuværende retlige rammer har en stærk tilknytning til lovgivningspakken om emissioner ved faktisk kørsel, da denne pakke også bl.a. omhandler problemet med uregelmæssigheder ved bilers emissioner.

3. Forslaget til forordning fastholder målet med direktiv 2007/46/EF, nemlig at lette den frie bevægelighed for motorkøretøjer og påhængskøretøjer i det indre marked og anvendelsen af princippet om gensidig anerkendelse ved at fastsætte harmoniserede krav til typegodkendelse. Målet er at opnå et tilstrækkeligt niveau for sikkerhed og miljømæssige præstationer for motorkøretøjer og at afhjælpe de vigtigste mangler i den eksisterende typegodkendelsesordning. Derfor er de fleste elementer fra direktiv 2007/46/EF overført til den foreslåede forordning. Der er indført væsentlige ændringer på følgende områder:

- styrkelse af kvaliteten af den prøvning, der tillader en bil at blive markedsført, gennem skærpelse af bestemmelserne vedrørende tekniske tjenester
- indførelse af et effektivt markedsovervågningssystem med henblik på at kontrollere overensstemmelsen for de biler, der allerede findes på markedet, med mulighed for, at medlemsstaterne og Kommissionen foretager stikprøvekontrol på køretøjer for at opdage manglende overholdelse på et tidligt tidspunkt

- styrkelse af typegodkendelsessystemet med mere tilsyn fra EU's side i typegodkendelsesprocessen, navnlig gennem oprettelsen af et forum til udveksling af oplysninger om håndhævelse, der består af repræsentanter for de nationale godkendende myndigheder og markedsovervågningsmyndighederne.
4. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 25. maj 2016.
 5. I Europa-Parlamentet er det vigtigste korresponderende udvalg Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (IMCO). Ordføreren er Daniel Dalton (ECR-UK). IMCO vedtog sin betænkning den 9. februar 2017. Dette afstemningsresultat blev bekræftet på Europa-Parlamentets plenarmøde den 4. april 2017.

II. ARBEJDET I RÅDET

6. Gennemgangen af forslaget i Gruppen vedrørende Teknisk Harmonisering (motorkøretøjer) begyndte i februar 2016. Der blev holdt 25 møder i denne gruppe under det nederlandske, slovakiske og maltesiske formandskab.
7. Den konsekvensanalyse, der ledsager dette forslag, blev gennemgået i detaljer den 9. og 21. marts 2016, navnlig med fokus på de aspekter, hvor delegationerne anmodede om yderligere præciseringer. På grundlag af svarene på tjeklisten blev der også identificeret visse specifikke spørgsmål, som krævede særlig opmærksomhed og en grundig drøftelse.
8. På samlingen i Rådet for Konkurrenceevne den 28. november 2016 forelagde formandskabet en orienterende note under "Eventuelt". Dette blev fulgt op af en politisk drøftelse og forelæggelsen af en statusrapport på samlingen i Rådet for Konkurrenceevne den 20. februar 2017.

9. Der er generel opbakning fra medlemsstaterne til de overordnede mål med forslaget, dvs. at forbedre rammen for den frie bevægelighed for motorkøretøjer i det indre marked ved at tackle svagheder i den eksisterende retlige ramme for typegodkendelse. Alle delegationer er enige om, at det er nødvendigt at forbedre den harmoniserede gennemførelse af reglerne i hele EU med henblik på at mindske eventuelle forskelle i de nationale typegodkendende myndigheders og tekniske tjenesters fortolkning og anvendelse heraf. De mener også generelt, at mere effektive markedsovervågningsregler bør anvendes for bedre at opdage manglende overholdelse på et tidligt tidspunkt.
10. Under drøftelserne på gruppeniveau og på grundlag af de politiske drøftelser på rådsniveau har formandskabets kompromisforslag udviklet sig betydeligt i lyset af de betænkeligheder, som medlemsstaterne har givet udtryk for. Overordnet har gruppen gennemgået teksten med henblik på at præcisere og strømline de foreslåede rammer. En række tekniske bestemmelser er blevet ændret og suppleret, hvor det er nødvendigt, og flere delegerede retsakter, som Kommissionen har foreslået, er blevet ændret til gennemførelsesretsakter.
11. Resultatet af Europa-Parlamentets plenarmøde den 4. april 2017 blev behandlet for første gang på gruppens møde den 27. april 2017. Mens flere ændringer kan accepteres som sådan eller i princippet, besluttede gruppen, at der var behov for mere tid til at foretage en grundig gennemgang af Europa-Parlamentets ændringer.
12. Formandskabets kompromistekst, som den foreligger i dokument 8647/17, blev drøftet på mødet i De Faste Repræsentanters Komité (Coreper) den 12. maj 2017. På grundlag af denne undersøgelse viste det sig, at et flertal af delegationerne nu kan acceptere formandskabets kompromisforslag, herunder en revideret udgave af artikel 90 om administrative bøder. På denne baggrund konkluderede formanden, at kompromisforslaget vil blive forelagt for Rådet for Konkurrenceevne på samlingen den 29. maj 2017 med henblik på opnåelse af en generel indstilling.

Formandskabets reviderede kompromistekst, som den foreligger efter mødet i Coreper den 12. maj 2017, findes i dokument 9272/17.

III. DE VIGTIGSTE POLITISKE SPØRGSMÅL

13. Formandskabets kompromistekst afspejler formandskabets og medlemsstaternes fortsatte bestræbelser på at finde den rette balance mellem de forskellige interesser og mål. Derfor anser formandskabet denne kompromistekst for at være et solidt grundlag for at nå frem til en generel indstilling på den kommende samling i Rådet for Konkurrenceevne den 29. maj 2017. Formandskabets kompromis imødekommer medlemsstaternes vigtigste betænkeligheder ved at ændre Kommissionens forslag som følger:

a) Markedsovervågningsregler (artikel 8 og betragtning 23, 23a, 23b, 23c og 24)

Formandskabets kompromisforslag vedrørende artikel 8 opnår en balance mellem en styrkelse af markedsovervågningsreglerne gennem indførelsen af et minimumsantal af kontroller af køretøjer hvert år på den ene side og sikring af tilstrækkelig fleksibilitet for mindre medlemsstater, der bevarer muligheden for at anmode andre medlemsstater om at foretage de påkrævede prøvninger på deres vegne, på den anden side.

b) Kommissionens verifikation af overholdelsen (artikel 9)

Formandskabets kompromisforslag fastsætter med henblik på verifikation af overholdelsen, at Kommissionen bevarer muligheden for at tilrettelægge og foretage sine egne prøvninger og eftersyn af køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder, der er gjort tilgængelige på markedet, med henblik på at kunne reagere øjeblikkeligt på uregelmæssigheder, hvis det er nødvendigt. Formandskabets tekst øger derfor graden af uafhængighed i verifikationen af overholdelsen.

c) Forummet til udveksling af oplysninger om håndhævelse (artikel 10 og betragtning 19)

I henhold til Kommissionens forslag skal der oprettes et forum til udveksling af oplysninger om håndhævelse. Formandskabets tekst bygger på Kommissionens forslag, der fastsætter, at forummet bør have en rådgivende rolle, og præciserer yderligere listen over opgaver, der skal udføres af forummet.

d) National gebyrstruktur for typegodkendelser og markedsovervågningsregler (artikel 30)

Kommissionens forslag indeholder en forpligtelse for medlemsstaterne til at udarbejde en national gebyrstruktur, som skal dække omkostningerne til deres typegodkendelses- og markedsovervågningsaktiviteter. Formandskabets kompromis fjerner denne forpligtelse og præciserer yderligere, at der påhviler medlemsstaterne en forpligtelse til at finansiere markedsovervågningsaktiviteter, men at valget af midler, der anvendes til dette formål, bør være op til medlemsstaterne.

e) Gyldigheden af typegodkendelsesattesten (artikel 33, stk. 1)

Kommissionen foreslår at begrænse gyldigheden af typegodkendelsesattesten til 5 år. Et meget stort flertal af delegationerne sætter spørgsmålstegn ved merværdien af en sådan begrænsning og insisterer på at opretholde den eksisterende ordning uden begrænsning af gyldigheden. På denne baggrund blev den pågældende bestemmelse fjernet fra formandskabets kompromistekst.

f) Peerevaluering af typegodkendende myndigheder (artikel 71) og vurdering af tekniske tjenester (artikel 77 og betragtning 18)

Kommissionens forslag indfører begrebet peerevaluering af typegodkendende myndigheder. I betragtning af, at medlemsstaterne var delt mellem dem, der ser dette som et bidrag til en mere ensartet håndhævelse af reglerne, og dem, der afviser det på grund af en uberettiget administrativ byrde, opnår formandskabets tekst en fin balance. Den fastsætter derfor, at de typegodkendende myndigheder ikke skal underkastes peerevaluering, når de udpeger alle deres tekniske tjenester på grundlag af akkreditering af internationalt anerkendte standarder.

For så vidt angår tekniske tjenester foreslår formandskabets tekst, at de nationale akkrediteringsorganer inddrages i vurderingen af de tekniske tjenester, og at der etableres fælles vurderingshold. Den sikrer en afbalanceret tilgang ved kun at gøre denne fælles vurdering obligatorisk under relevante omstændigheder, dog med visse undtagelser for tekniske tjenester, der foretager nationale individuelle godkendelser af køretøjer, og dem, der kun kontrollerer korrekt montering af komponenter i klasse O₁ og O₂.

g) Administrative bøder (artikel 90 og betragtning 42)

Kommissionens forslag indfører administrative bøder, som Kommissionen kan pålægge erhvervsdrivende for overtrædelse af forordningen i forbindelse med manglende overholdelse for så vidt angår køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder. I forlængelse af den holdning, som medlemsstaterne indtog på mødet i De Faste Repræsentanters Komité (Coreper) den 12. maj 2017, har formandskabet forelagt et revideret kompromisforslag om artikel 90, som fastsætter, at Kommissionen kan pålægge administrative bøder i sager, hvor Kommissionen træffer foranstaltninger for at etablere et korrigerende eller restriktivt tiltag på EU-plan. Den reviderede tekst præciserer desuden, at administrative bøder ikke kan pålægges af Kommissionen, hvis en medlemsstat allerede har straffet eller frifundet den økonomiske operatør for den samme overtrædelse. Endelig omfatter den en bemyndigelse, således at gennemførelsesretsakter kan fastlægge de nødvendige procedurer samt principperne for beregning og opkrævning af bøder, som ønsket af flere delegationer.

IV. KONKLUSION

14. Formandskabet mener, at teksten, som den foreligger i dok. 9272/17, udgør et afbalanceret og rimeligt kompromis mellem delegationernes synspunkter. Rådet opfordres til på grundlag heraf at nå til enighed om en generel indstilling på samlingen i Rådet for Konkurrenceevne den 29. maj 2017.
-