



Bruselas, 19 de mayo de 2017
(OR. en)

9271/17

**Expediente interinstitucional:
2016/0014 (COD)**

**ENT 128
MI 425
CODEC 830**

NOTA

De:	Presidencia
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
N.º doc. Ción.:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Asunto:	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (primera lectura) - Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 28 de enero de 2016, la Comisión transmitió al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de Reglamento de referencia.

2. El objetivo del Reglamento es revisar el marco jurídico para la homologación de tipo de los vehículos de motor y sus remolques, que figura en la Directiva marco 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Dicha revisión tiene que plantearse en el contexto de las nuevas tecnologías disponibles en el mercado y en el contexto de los recientes acontecimientos relacionados con las irregularidades en los datos de las emisiones de los automóviles. La propuesta de la Comisión también aborda las deficiencias detectadas en un control de adecuación de la legislación vigente que realizó la Comisión en 2013. Por consiguiente, la propuesta pretende asimismo acabar con las posibles diferencias en la interpretación y aplicación de las disposiciones jurídicas por parte de las autoridades nacionales de homologación de tipo y de los servicios técnicos.

La revisión del marco jurídico actual guarda una estrecha relación con el conjunto de medidas reguladoras de las emisiones en condiciones reales de conducción, ya que en este conjunto de medidas también se aborda, entre otras cosas, el problema de las irregularidades en las emisiones de los automóviles.

3. El Reglamento propuesto mantiene el objetivo de la Directiva 2007/46/CE, que consiste en facilitar la libre circulación de los vehículos de motor y los remolques en el mercado interior y aplicar el principio de reconocimiento mutuo, estableciendo requisitos armonizados de homologación de tipo. La finalidad es conseguir un nivel adecuado de seguridad y de eficiencia medioambiental de los vehículos de motor y solventar las principales deficiencias detectadas en el sistema existente de homologación de tipo. Por ello, en el Reglamento propuesto se ha incluido la mayoría de los elementos de la Directiva 2007/46/CE. Se han introducido modificaciones sustanciales en los ámbitos siguientes:

- mejora de la calidad de los ensayos que permiten la comercialización de los automóviles mediante el refuerzo de las disposiciones relativas a los servicios técnicos;
- introducción de un sistema eficaz de vigilancia del mercado para controlar la conformidad de los automóviles ya comercializados, junto con la posibilidad de que los Estados miembros y la Comisión realicen comprobaciones *in situ* de vehículos a fin de detectar incumplimientos en una fase temprana;

- refuerzo del sistema de homologación de tipo con una mayor supervisión europea en el proceso de homologación, en particular mediante el establecimiento de un Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento que reúna a representantes de las autoridades nacionales de homologación y de vigilancia.
4. El Comité Económico y Social Europeo emitió su dictamen el 25 de mayo de 2016.
 5. En el Parlamento Europeo, la comisión responsable principal es la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor (IMCO). El ponente es D. Daniel Dalton (CRE-UK). Dicha comisión parlamentaria votó su informe el 9 de febrero de 2017. Esta votación se confirmó en el pleno del Parlamento Europeo del 4 de abril de 2017.

II. TRABAJOS EFECTUADOS EN EL CONSEJO

6. El Grupo «Armonización Técnica» (Vehículos de Motor) comenzó el examen de la propuesta en febrero de 2016. Dicho Grupo mantuvo 25 reuniones sobre la propuesta durante las presidencias neerlandesa, eslovaca y maltesa.
7. Los días 9 y 21 de marzo de 2016 se examinó minuciosamente la evaluación de impacto que acompaña la propuesta, prestando especial atención a los aspectos sobre los que las delegaciones habían solicitado más aclaraciones. A partir de las respuestas a la lista de control, se puso de manifiesto que algunas cuestiones específicas requerían particular atención y un debate en profundidad.
8. La Presidencia presentó, en el Consejo de Competitividad del 28 de noviembre de 2016, una nota informativa en el punto «Varios». A continuación se entabló un debate político y se presentó un informe sobre la marcha de los trabajos en el Consejo de Competitividad del 20 de febrero de 2017.

9. Se aprecia un apoyo general de los Estados miembros a los objetivos globales de la propuesta, es decir, mejorar el marco que regula la libre circulación de los vehículos de motor en el mercado interior abordando las deficiencias del marco jurídico existente en materia de homologación de tipo. Todas las delegaciones están de acuerdo en que es necesario mejorar la aplicación armonizada de las normas en toda la UE a fin de reducir las posibles diferencias en su interpretación y aplicación por parte de las autoridades nacionales de homologación y de los servicios técnicos. También consideran de manera general que deberían aplicarse normas de vigilancia del mercado más eficaces para detectar mejor los incumplimientos en una fase temprana.
10. En el curso de los debates en el Grupo, y basándose en el intercambio político mantenido en el Consejo, la propuesta transaccional de la Presidencia ha evolucionado considerablemente a la luz de las preocupaciones expresadas por los Estados miembros. En términos generales, el Grupo ha examinado el texto con vistas a aclarar y racionalizar el marco propuesto. Una serie de disposiciones técnicas se han modificado y completado, en su caso, mientras que varios actos delegados propuestos por la Comisión se han convertido en actos de ejecución.
11. Durante su reunión del 27 de abril de 2017, el Grupo analizó por primera vez el resultado de la sesión plenaria del Parlamento Europeo celebrada el 4 de abril de 2017. Si bien varias enmiendas pueden ser aceptadas totalmente o en cuanto al fondo, el Grupo decidió que se necesitaba más tiempo para llevar a cabo un estudio pormenorizado de las enmiendas del PE.
12. El texto transaccional de la Presidencia, que figura en el documento 8647/17, se debatió en la reunión del Comité de Representantes Permanentes (Coreper) del 12 de mayo de 2017. Este examen puso de manifiesto que la mayoría de las Delegaciones pueden aceptar el texto transaccional de la Presidencia, incluida la versión revisada del artículo 90 sobre las multas administrativas. En este contexto, la Presidencia del Coreper concluyó que el texto transaccional debe presentarse al Consejo de Competitividad del 29 de mayo de 2017, con miras a alcanzar una orientación general.

El texto transaccional de la Presidencia revisado, producto de la reunión del Coreper del 12 de mayo de 2017, se recoge en el documento 9272/17.

III. PRINCIPALES CUESTIONES POLÍTICAS

13. El texto transaccional de la Presidencia refleja los continuos esfuerzos de esta última y de los Estados miembros por encontrar el equilibrio adecuado entre los distintos intereses y objetivos. Por ello, la Presidencia considera que este texto transaccional supone una base sólida para alcanzar una orientación general en el próximo Consejo de Competitividad del 29 de mayo de 2017. El texto transaccional de la Presidencia responde a las principales preocupaciones de los Estados miembros y modifica la propuesta de la Comisión como sigue:

a) Normas de vigilancia del mercado (artículo 8 y considerandos 23, 23 bis, 23 ter, 23 quater y 24)

La propuesta transaccional de la Presidencia relativa al artículo 8 establece un equilibrio entre un refuerzo de las normas de vigilancia del mercado mediante el establecimiento de un número mínimo de controles anuales de vehículos, por una parte, y el mantenimiento de la suficiente flexibilidad para los Estados miembros más pequeños que conservan la posibilidad de solicitar a otro Estado miembro que realice las pruebas necesarias en su nombre, por otra.

b) Verificación del cumplimiento por parte de la Comisión (artículo 9)

La propuesta transaccional de la Presidencia prevé que, a efectos de la verificación del cumplimiento, la Comisión mantendrá la posibilidad de organizar y llevar a cabo sus propios ensayos e inspecciones de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes ya comercializados, a fin de reaccionar inmediatamente a las irregularidades, en caso necesario. Por lo tanto, el texto de la Presidencia eleva el nivel de independencia en la verificación del cumplimiento.

c) Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento (artículo 10 y considerando 19)

La propuesta de la Comisión prevé el establecimiento de un Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento. El texto de la Presidencia se basa en la propuesta de la Comisión, establece que el Foro debería tener un papel consultivo y especifica además la lista de tareas que debería llevar a cabo el Foro.

d) Estructura de tasas nacionales para las homologaciones de tipo y normas de la vigilancia del mercado (artículo 30)

La propuesta de la Comisión incluye la obligación para los Estados miembros de establecer una estructura de tasas nacionales para cubrir los costes de sus actividades de homologación de tipo y vigilancia del mercado. El texto transaccional de la Presidencia suprime esta obligación y aclara, además, que los Estados miembros tienen la obligación de financiar las actividades de vigilancia del mercado, pero que la elección de los medios que deben utilizarse a tal fin debe dejarse a la discreción de los Estados miembros.

e) Validez del certificado de homologación de tipo (artículo 33, apartado 1)

La Comisión propone limitar la validez del certificado de homologación de tipo a 5 años. Una gran mayoría de delegaciones pone en entredicho el valor añadido de una limitación de este tipo y aboga por que se mantenga el régimen existente, que no limita la validez. En este contexto, se suprime la disposición en cuestión del texto transaccional de la Presidencia.

f) Evaluación *inter pares* de las autoridades de homologación de tipo (artículo 71) y evaluación de los servicios técnicos (artículo 77 y considerando 18)

La propuesta de la Comisión introduce el concepto de la evaluación *inter pares* de las autoridades de homologación de tipo. Dado que los Estados miembros estaban divididos entre los que lo consideraban una contribución a una aplicación más uniforme de las normas y los que lo rechazaban por ocasionar una carga administrativa injustificada, el texto de la Presidencia establece un delicado equilibrio. En consecuencia, establece que las autoridades de homologación de tipo no serán objeto de evaluación *inter pares* cuando designen a todos sus servicios técnicos sobre la base de acreditación de normas reconocidas internacionalmente.

Por lo que se refiere a los servicios técnicos, el texto de la Presidencia propone la participación de los organismos nacionales de acreditación en la evaluación de los servicios técnicos y la creación de equipos de evaluación conjunta. Dicho texto ofrece un enfoque equilibrado al establecer que esta evaluación conjunta sea obligatoria solo en circunstancias relevantes, permitiendo al mismo tiempo algunas exenciones para los servicios técnicos que realicen homologaciones nacionales de vehículos individuales y los que únicamente controlen la correcta instalación de los componentes de las categorías O₁ y O₂.

g) Multas administrativas (artículo 90 y considerando 42)

La propuesta de la Comisión introduce multas administrativas que la Comisión puede imponer a los agentes económicos por infracción del Reglamento en lo que se refiere al incumplimiento de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes. A raíz de la posición adoptada por los Estados miembros en el Comité de Representantes Permanentes (Coreper) en su reunión del 12 de mayo de 2017, la Presidencia ha presentado un texto transaccional revisado en relación con el artículo 90, que establece que la Comisión podrá imponer multas administrativas en los casos en los que esta decida adoptar medidas correctoras o restrictivas a escala de la UE. El texto revisado aclara también que la Comisión no puede imponer multas administrativas en caso de que un Estado miembro ya haya sancionado o absuelto al agente económico por la misma infracción. Por último, se faculta a los actos de ejecución a que establezcan los procedimientos y principios necesarios para el cálculo y la recaudación de las multas, de acuerdo con lo solicitado por varias Delegaciones.

IV. CONCLUSIÓN

14. La Presidencia considera que el texto que figura en el documento 9272/17 constituye una transacción justa y equilibrada entre las distintas opiniones manifestadas por las Delegaciones. Se ruega al Consejo que, sobre esta base, acuerde una orientación general en el Consejo de Competitividad del 29 de mayo de 2017.
-