



Brüssel, 19. mai 2017  
(OR. en)

9271/17

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2016/0014 (COD)

---

---

ENT 128  
MI 425  
CODEC 830

## MÄRKUS

---

Saatja: Eesistujariik

Saaja: Nõukogu

---

Eelmise dok nr: 8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684

Komisjoni dok nr: 5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103

---

Teema: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta (esimene lugemine)

– Üldine lähenemisviis

---

## I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 28. jaanuaril 2016 eespool nimetatud määruse ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

2. Kõnealuse määruse eesmärk on vaadata läbi mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnituse õigusraamistik, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu raamdirektiivis 2007/46/EÜ. Läbivaatamine on vajalik tulenevalt turul kättesaadavatest uutest tehnoloogiatest ning samuti autode heitkoguste andmetega seotud hiljutistest rikkumistest. Komisjoni ettepanekus käsitletakse ka komisjoni 2013. aastal tehtud praeguse õigusraamistiku toimivuskontrolli käigus avastatud puudusi. Sellest tulenevalt püütakse ettepanekuga samuti kõrvaldada võimalikke erinevusi õigusnormide tõlgendamisel ja kohaldamisel riiklikes tüübikinnitusasutustes ja tehnilistes teenistustes.

Praeguse õigusraamistiku läbivaatamine on tihedalt seotud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste õigusaktide paketiga, kuna selles pakettis käsitletakse muu hulgas ka autode heitkogustega seotud rikkumisi.

3. Kavandatav määrus säilitab direktiivi 2007/46/EÜ eesmärgi, nimelt lihtsustada mootorsõidukite ja nende haagiste vaba liikumist siseturul ning kohaldada vastastikuse tunnustamise põhimõtet, kehtestades ühtlustatud tüübikinnitusnõuded. Eesmärgiks on saavutada mootorsõidukite ohutuse ja keskkonnatoime piisav tase ning käsitleda kehtivas tüübikinnitussüsteemis tuvastatud peamisi puudusi. Seetõttu on enamik direktiivi 2007/46/EÜ elemente kavandatavasse määrusesse üle võetud. Olulised muudatused on tehtud järgmistes valdkondades:

- katsete kvaliteedi parandamine, mis lubab auto turule lasta tehnilisi teenistusi käsitlevate tugevamate sätete abil;
- tõhusa turujärelevalvesüsteemi kehtestamine turul juba kättesaadavate autode vastavuse kontrollimiseks, koos liikmesriikidele ja komisjonile antava võimalusega teha sõidukite kohapealseid kontrolle, et varases etapis mittevastavusi tuvastada;

- tüübikinnitusüsteemi tugevdamine, nähes ette Euroopa tasandi järelevalve suurendamise tüübikinnitusprotsessi üle, eelkõige riiklike tüübikinnitus- ja turujärelevalveasutuste esindajatest koosneva jõustamisalase teabe vahetamise foorumi loomise kaudu.

4. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee esitas oma arvamuse 25. mail 2016.
5. Euroopa Parlamendi peamine vastutav komisjon on siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon (IMCO). Raportöör on Daniel Dalton (ECR–UK). IMCO hääletas oma aruande üle 9. veebruaril 2017. Hääletus kinnitati Euroopa Parlamendi täiskogu istungil 4. aprillil 2017.

## **II. NÕUKOGUS TEHTUD TÖÖ**

6. Ettepaneku läbivaatamine algas tehnilise ühtlustamise töörühmas (mootorsõidukid) 2016. aasta veebruaris. Madalmaade, Slovakkia ja Malta eesistumisperioodil toimus seadusandliku ettepaneku arutamiseks 25 töörühma koosolekut.
7. Kõnealusele ettepanekule lisatud mõjuhindang vaadati üksikasjalikult läbi 9. ja 21. märtsil 2016, keskendudes eelkõige nendele aspektidele, mille kohta delegatsioonid nõudsid lisaselgitusi. Kontrollnimekirjale antud vastuste alusel toodi välja ka teatud konkreetset probleeme, mis vajasis erilist tähelepanu ja põhjalikku arutelu.
8. Konkurentsivõime nõukogu 28. novembri 2016. aasta istungil esitas eesistujariik päevakorrapunkti „muud küsimused“ all kirjaliku teabe. Sellele järgnes poliitiline arutelu ja eduaruande esitamine konkurentsivõime nõukogu 20. veebruari 2017. aasta istungil.

9. Liikmesriigid toetavad üldiselt ettepaneku üldeesmärke, s.o siseturul mootorsõidukite vaba liikumist reguleeriva raamistiku parandamist, tegeledes kehtiva tüübikinnitusalase õigusraamistiku puudustega. Kõik delegatsioonid nõustuvad, et tuleb parandada eeskirjade ühtlustatud rakendamist kogu ELis, et vähendada võimalikke erinevusi nende tõlgendamisel ja kohaldamisel riiklikes tüübikinnitusasutustes ja tehnilistes teenistustes. Samuti leiavad nad üldjuhul, et tuleks kohaldada tõhusamaid turujärelevalve eeskirju, et mittevastavusi varajases etapis paremini tuvastada.
10. Töörühma tasandil toimunud arutelude käigus ning tuginedes nõukogu tasandil toimunud poliitilistele arvamustevahetustele, on eesistujariigi kompromissettepanekut märkimisväärselt edasi arendatud, võttes arvesse liikmesriikide poolt tõstatatud probleeme. Teksti on töörühmas üldiselt analüüsitud kavandatud raamistiku selgitamise ja ühtlustamise eesmärki silmas pidades. Mitut tehnilist sätet on vajaduse korral muudetud ja täiendatud, samas on mitu komisjoni poolt kavandatud delegeeritud õigusakti muudetud rakendusaktideks.
11. Töörühm analüüsis Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2017. aasta täiskogul saavutatud tulemust esimest korda oma 27. aprilli 2017. aasta koosolekul. Kuigi mitu muudatusettepanekut võivad olla vastuvõetavad esitatud sõnastuses või siis olemuslikult, otsustas töörühm, et Euroopa Parlamendi muudatusettepanekute põhjalikuks analüüsimiseks on vaja rohkem aega.
12. Dokumendis 8647/17 esitatud eesistujariigi kompromissteksti arutati alaliste esindajate komitee (COREPER) 12. mai 2017. aasta koosolekul. Sellest analüüsist selgus, et enamik delegatioone saab nüüd toetada eesistujariigi kompromissteksti, sealhulgas haldustrahve käsitleva artikli 90 muudetud versiooni. Seda arvesse võttes tegi eesistuja kokkuvõtte, et kompromisstekst esitatakse 29. mail 2017 konkurentsivõime nõukogule, et saavutada üldine lähenemisviis.

COREPERi 12. mai 2017. aasta koosoleku järel koostatud muudetud eesistujariigi kompromisstekst on esitatud dokumendis 9272/17.

### III. PEAMISED POLIITILISED KÜSIMUSED

13. Eesistujariigi kompromisstekst kajastab eesistujariigi ja liikmesriikide jätkuvaid jõupingutusi õige tasakaalu leidmiseks erinevate huvide ja eesmärkide vahel. Seega leiab eesistujariik, et kõnealune kompromisstekst on kindel alus üldise lähenemisviisi saavutamiseks eelseisval konkurentsivõime nõukogu istungil 29. mail 2017. Eesistujariigi kompromisstekstis käsitletakse liikmesriikide tõstatatud peamisi probleeme, muutes komisjoni ettepanekut järgmiselt.

**a) Turujärelevalve eeskirjad (artikkel 8 ning põhjendused 23, 23a, 23b, 23c ja 24)**

Artiklit 8 käsitleva eesistujariigi kompromisettepanekuga luuakse tasakaal ühelt poolt sõidukite kontrollide aastase miinimumarvu kehtestamine kaudu tehtava turujärelevalve eeskirjade tugevdamise ja teiselt poolt piisava paindlikkuse säilitamise vahel, mille kohaselt väiksematele liikmesriikidele antakse võimalus taotleda teistelt liikmesriikidelt nõutavate katsete läbiviimist nende eest.

**b) Vastavuse kontrollimine komisjoni poolt (artikkel 9)**

Eesistujariigi kompromisettepanekus on nähtud ette, et vastavuse kontrollimiseks säilitatakse komisjonile antud võimalus korraldada ja viia läbi oma katseid ja ülevaatusi turul kättesaadavaks tehtud sõidukitele, süsteemidele, osadele ja eraldi seadmetikele, et vajaduse korral rikkumistele viivitamata reageerida. Seega suurendab eesistujariigi tekst sõltumatuse taset vastavuse kontrollimisel.

**c) Jõustamisalase teabe vahetamise foorum (artikkel 10 ja põhjendus 19)**

Komisjoni ettepanekus on nähtud ette jõustamisalase teabe vahetamise foorumi loomine. Eesistujariigi tekst põhineb komisjoni ettepanekul, tekstis on ette nähtud, et foorumil peaks olema nõuandev roll, ning selles täpsustatakse täiendavalt foorumi täidetavate ülesannete loetelu.

**d) Riiklik tasustruktuur tüübikinnituse ja turujärelevalve kuludele (artikkel 30)**

Komisjoni ettepanek sisaldab liikmesriikide kohustust kehtestada riiklik tasustruktuur nende tüübikinnituse ja turujärelevalvemeetmete kulude katmiseks. Eesistujariigi kompromissettepanekust on nimetatud kohustus aga välja jäetud ning selles on täiendavalt selgitatud, et liikmesriigid on kohustatud turujärelevalvemeetmeid rahastama, kuid selleks kasutatavate vahendite valik tuleks jätta liikmesriikidele.

**e) Tüübikinnitustunnistuse kehtivus (artikli 33 lõige 1)**

Komisjon teeb ettepaneku piirata tüübikinnitustunnistuse kehtivust viie aastani. Delegatsioonide valdav enamik peab sellise piirangu lisaväärtust küsitavaks ja nõuab praeguse korra säilitamist, kus kehtivus ei ole piiratud. Seda arvesse võttes jäeti vastav säte eesistujariigi kompromisstekst välja.

**f) Tüübikinnitusasutuste vastastikune hindamine (artikkel 71) ning tehniliste teenistuste hindamine (artikkel 77 ja põhjendus 18)**

Komisjoni ettepanekus on esitatud tüübikinnitusasutuste vastastikuse hindamise kontseptsioon. Võttes arvesse asjaolu, et osa liikmesriike leidsid, et see aitab suurendada eeskirjade ühetaolist kohaldamist, ning et teised lükkasid selle põhjendamatu halduskoormuse tõttu tagasi, on eesistujariigi tekstis saavutatud habras tasakaal. Selleks on tekstis nähtud ette, et tüübikinnitusasutuste suhtes ei kohaldata vastastikust hindamist, kui nad määravad kõik oma tehnilised teenistused rahvusvaheliselt tunnustatud standarditele vastava akrediteerimise alusel.

Tehniliste teenistustega seondult tehakse eesistujariigi tekstis ettepanek riiklike akrediteerimisasutuste kaasamiseks tehniliste teenistuste hindamisse ja ühiste hindamismeeskondade moodustamisse. Tekstis on esitatud tasakaalustatud lähenemisviis, muutes kõnealuse ühishindamise kohustuslikuks vaid konkreetsetel asjaoludel (võimaldades teatavate erandite tegemist nende tehniliste teenistuste suhtes, kes tegelevad üksiksõiduki riiklike tüübikinnitustega, ning nende suhtes, kes ainult kontrollivad O<sub>1</sub>- ja O<sub>2</sub>-kategooria sõidukite osade nõuetekohast paigaldamist).

**g) Haldustrahvid (artikkel 90 ja põhjendus 42)**

Komisjoni ettepanekus on nähtud ette haldustrahvid, mida komisjon võib ettevõtjatele määrata määruse rikkumise eest seoses sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmetike mittevastavusega. Pärast alaliste esindajate komitee (COREPER) 12. mai 2017. aasta koosolekul liikmesriikide poolt võetud seisukohta esitas eesistujariik artikli 90 muudetud kompromissettepaneku, milles on sätestatud, et komisjon võib määrata haldustrahve juhtudel, kus komisjon võtab meetmeid parandusmeetme või piirava meetme kehtestamiseks ELi tasandil. Muudetud tekstis selgitatakse samuti, et komisjon ei või määrata haldustrahve, kui liikmesriik on ettevõtjat sama rikkumise eest juba karistanud või sellega seoses õigeks mõistnud. Lõpuks antakse mitme delegatsiooni soovi kohaselt tekstis volitus rakendusaktide vastuvõtmiseks, et kehtestada vajalikud menetlused ning põhimõtted trahvide arvutamiseks ja sissenõudmiseks.

#### IV. JÄRELDUS

14. Eesistujariik leiab, et dokumendis 9272/17 esitatud tekst kujutab endast tasakaalustatud ja õiglast kompromissi delegatsioonide väljendatud seisukohtade vahel. Nõukogul palutakse selle põhjal leppida kokku üldises lähenemisviisis 29. mail 2017 toimuval konkurentsivõime nõukogu istungil.
-