



Brüsszel, 2017. május 19.  
(OR. en)

9271/17

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2016/0014 (COD)

---

---

ENT 128  
MI 425  
CODEC 830

## FELJEGYZÉS

---

Küldi:	az elnökség
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
Biz. dok. sz.:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (első olvasat) – Általános megközelítés

---

## I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2016. január 28-án benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a fenti rendeletjavaslatot.

2. A rendelet célja a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi keretirányelvben meghatározott, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó jogi keret felülvizsgálata. A felülvizsgálat kontextusát a piacon megjelenő új technológiák, valamint a gépjárművek kibocsátási adatainak szabálytalanságaival kapcsolatos közelmúltbeli események adják. A bizottsági javaslat a jelenlegi irányelv 2013-ban elvégzett „célravezetőségi vizsgálata” során feltárt hiányosságokat is orvosolni kívánja. Ennek megfelelően meg kívánja szüntetni a jogi rendelkezéseknek a tagállami típusjóváhagyó hatóságok és műszaki szolgálatok általi értelmezésében és alkalmazásában mutatkozó esetleges eltéréseket.

A jelenlegi jogi keret felülvizsgálata szorosan kapcsolódik a valós vezetési feltételek melletti kibocsátásra (RDE) vonatkozó szabályozási csomaghoz, mivel e csomag többek között a gépjárművek kibocsátási adatainak szabálytalanságaival kapcsolatos problémák rendezésére irányul.

3. A javasolt rendelet megőrzi a 2007/46/EK irányelv célkitűzéseit, nevezetesen a következőket: a gépjárművek és pótkocsik szabad mozgásának elősegítése a belső piacon, valamint a kölcsönös elismerés elvének alkalmazása, harmonizált típus-jóváhagyási követelmények megállapítása révén. A javasolt rendelet célja a gépjárművek megfelelő biztonsági és környezetvédelmi teljesítményének biztosítása, valamint a jelenlegi típus-jóváhagyási rendszerben tapasztalható főbb hiányosságok orvoslása. Ezért a 2007/46/EK irányelv legtöbb elemét a javasolt rendelet is tartalmazza. A javaslat az alábbi területeken vezet be érdemi változásokat:

- a gépjárművek forgalomba hozatalához szükséges vizsgálatok minőségének javítása a műszaki szolgálatokra vonatkozó rendelkezések szigorítása révén;
- hatékony piacfelügyeleti rendszer bevezetése a már forgalomban lévő gépjárművek megfelelőségének ellenőrzése érdekében; e rendszer keretében a tagállamok és a Bizottság lehetőséget kapnak helyszíni ellenőrzések végzésére, így már korai szakaszban kiszűrhetők lesznek a követelményeket nem teljesítő gépjárművek;

- a típus-jóváhagyási rendszer megerősítése a típus-jóváhagyási folyamat jobb uniós szintű felügyeletének biztosításával, különösen a tagállami típusjóváhagyó hatóságok és piacfelügyeleti hatóságok képviselőiből álló, a végrehajtással kapcsolatos információcseréért felelős fórum létrehozása révén.
4. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2016. május 25-én nyilvánított véleményét.
  5. Az Európai Parlamentben a javaslatért elsődlegesen felelős bizottság a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság (IMCO), az előadó pedig Daniel Dalton (ECR-UK). Az IMCO bizottság 2017. február 9-én szavazott a jelentéséről. Az Európai Parlament a 2017. április 4-i plenáris ülésén megerősítette a szavazás eredményét.

## II. A TANÁCS KERETÉBEN FOLYÓ MUNKA

6. A műszaki harmonizációs munkacsoport (gépjárművek) 2016 februárjában kezdte meg a javaslat vizsgálatát. A munkacsoport a holland, a szlovák és a máltai elnökség alatt összesen 25 ülésen foglalkozott a javaslattal.
7. A javaslatot kísérő hatásvizsgálat részletes vizsgálatára 2016. március 9-én és 21-én került sor. E vizsgálatok során a munkacsoport elsősorban azokra a kérdésekre összpontosított, amelyekre vonatkozóan a delegációk további pontosítást kértek. Az ellenőrzőlistára adott válaszok alapján további, külön figyelmet és részletes megvitatást igénylő konkrét kérdések is felmerültek.
8. A Versenyképességi Tanács 2016. november 28-i ülésén az elnökség tájékoztatót terjesztett elő az „Egyéb” napirendi pont keretében. Ezt követően a Versenyképességi Tanács 2017. február 20-i ülésén politikai vitát tartottak a javaslatról, és előterjesztésre került az elért eredményekről szóló jelentés is.

9. A tagállamok általánosan támogatják a javaslat átfogó célkitűzését, nevezetesen azt, hogy javítsa a gépjárművek és pótkocsik szabad mozgását a belső piacon azáltal, hogy kiküszöböli a típusjóváahagyást szabályozó jelenlegi jogi keretrendszer hiányosságait. Valamennyi delegáció egyetért abban, hogy EU-szerte harmonizáltabbá kell tenni a szabályok végrehajtását, hogy ezáltal csökkenjenek a nemzeti típusjóváahagyási hatóságok és műszaki szolgálatok közötti értelmezés- és alkalmazásbeli különbségek. A tagállamok emellett általánosan úgy vélik, hogy hatékonyabb piacfelügyeleti szabályokat kellene alkalmazni annak érdekében, hogy a követelményeket nem teljesítő gépjárműveket már korai szakaszban, jobban ki lehessen szűrni.
10. A munkacsoporti szinten folytatott megbeszélések során, valamint a tanácsi szinten tartott politikai véleménycsere nyomán az elnökség sokat alakított kompromisszumos javaslatán, hogy helyet adjon a tagállamok által megfogalmazott aggályoknak. A vizsgálat során a munkacsoport azt a célt tartotta szem előtt, hogy világosabbá tegye és ésszerűsítse a javasolt jogszabályi keretet. Számos technikai rendelkezés módosult, illetve szükség szerint kiegészült, emellett pedig több, a Bizottság által felhatalmazáson alapuló jogi aktusként javasolt rendelkezésből végrehajtási jogi aktus lett.
11. Az Európai Parlament 2017. április 4-i plenáris ülésének eredményét a munkacsoport első alkalommal 2017. április 27-én vizsgálta meg. Bár a munkacsoport több módosítást – vagy a benyújtott formában vagy legalább szellemében – elfogadhatónak tart, mégis úgy döntött, hogy a parlamenti módosítások részletes elemzéséhez több időre van szüksége.
12. Az elnökség elkészítette a javaslat kompromisszumos szövegét (8647/17), amelyet az Állandó Képviselők Bizottsága (COREPER) a 2017. május 12-i ülésén megvitatott. A vita végén a delegációk többsége úgy nyilatkozott, hogy már elfogadható számára az elnökségi kompromisszum, így a közigazgatási bírságokról szóló 90. cikk módosított változata is. Mindezek alapján az ülést levezető elnök megállapította, hogy a kompromisszumos szöveget benyújtják a Versenyképességi Tanács 2017. május 29-i ülésére, általános megközelítés elfogadása céljából.  
  
A COREPER 2017. május 12-i ülésének eredményeképpen létrejött módosított elnökségi kompromisszumos szöveg a 9272/17 dokumentumban szerepel.

### III. FŐBB POLITIKAI KÉRDÉSEK

13. Az elnökségi kompromisszumos szöveg annak eredményeként született, hogy az elnökség és a tagállamok folyamatosan törekedtek a különböző érdekek és célok közötti megfelelő egyensúly kialakítására. Ennek megfelelően az elnökség úgy ítéli meg, hogy ez a kompromisszumos szöveg jó kiindulási alap ahhoz, hogy a javaslattal kapcsolatban a Versenyképességi Tanács soron következő, 2017. május 29-i ülésén általános megközelítést lehessen elérni. Az elnökségi kompromisszum a bizottsági javaslat alábbi módosításai révén rendezi a tagállamok által felvetett legfőbb problémákat:

**a) Piacfelügyeleti szabályok (8. cikk, valamint a (23), (23a), (23b) (23c) és (24) preambulumbekkezdés)**

Az elnökség 8. cikkre vonatkozó kompromisszumos javaslata egyensúlyt teremt egyrészt a piacfelügyeleti szabályoknak a (gépjárműveken évente elvégzett ellenőrzések minimális számának bevezetésével történő) megerősítése és másrészt a kisebb tagállamoknak biztosított elegendő rugalmasság megtartása között (melynek keretében e kisebb tagállamok továbbra is felkérhetnek más tagállamokat a szükséges vizsgálatoknak a nevükben történő elvégzésére).

**b) A Bizottság által végzett megfelelőség-ellenőrzés (9. cikk)**

Az elnökségi kompromisszumos javaslat a megfelelőség-ellenőrzés tekintetében úgy rendelkezik, hogy a Bizottság megőrzi azt a lehetőséget, hogy megszervezze és elvégezze saját vizsgálatait és ellenőrzéseit a forgalomba hozott járműveken, rendszereken, alkotóelemeken és önálló műszaki egységeken, hogy így szabálytalanság észlelése esetén szükség szerint haladéktalanul intézkedni tudjon. Ezzel az elnökségi szöveg növeli a függetlenséget a megfelelőség-ellenőrzés vonatkozásában.

**c) A végrehajtással kapcsolatos információcseréért felelős fórum (10. cikk és (19) preambulumbekzdés)**

A bizottsági javaslat rendelkezik egy, a végrehajtással kapcsolatos információcseréért felelős fórum létrehozásáról. Az elnökségi szöveg a bizottsági javaslatra alapul, és azt irányozza elő, hogy a fórum tanácsadói szerepet töltsön be, valamint tovább pontosítja a fórum által végzendő feladatok listáját.

**d) A típus-jóváhagyási és a piacfelügyeleti tevékenységek költségeire vonatkozó nemzeti díjrendszer (30. cikk)**

A bizottsági javaslat kötelezettséget ró a tagállamokra, mely szerint nemzeti díjrendszert kell létrehozniuk a típusjóváhagyási és piacfelügyeleti tevékenységeik költségeinek fedezésére. Az elnökségi kompromisszumos szövegből kikerült ez a kötelezettség. Az elnökség azt javasolja, hogy a tagállamokra háruló kötelezettség csak a piacfelügyeleti tevékenységek finanszírozására terjedjen ki, annak eldöntését azonban, hogy ezt milyen úton és formában oldják meg, a tagállamokra kellene hagyni.

**e) A típusbizonyítvány érvényessége (33. cikk, (1) bekezdés)**

A Bizottság 5 évre javasolja korlátozni a típusbizonyítvány érvényességét. A delegációk nagyon jelentős hányada kétségbe vonja e korlátozás célszerűségét, és ragaszkodik a jelenlegi rendszer fenntartásához, amelyben a típusbizonyítvány határozatlan ideig érvényes. Mindezek fényében az elnökségi kompromisszumos szövegből kikerült az érintett rendelkezés.

**f) A típusjóváahagyó hatóságok szakértői értékelése (71. cikk) és a műszaki szolgálatok értékelése (77. cikk és (18) preambulumbekzdés)**

A Bizottság a javaslatában bevezette a típusjóváahagyó hatóságok szakértői értékelésének fogalmát. Mivel a tagállamok egy része úgy véli, hogy ez a rendelkezés hozzájárulna a szabályok egységesebb végrehajtásához, másik része viszont indokolatlan adminisztratív terhet lát benne és ezért elutasítja azt, az elnökségi szöveg finom egyensúlyi helyzetet hoz létre. Azt írja elő, hogy a típusjóváahagyó hatóságokat ne kelljen szakértői értékelésnek alávetni, amennyiben azok műszaki szolgálataikat kizárólag nemzetközileg elismert szabványokon nyugvó akkreditálás alapján jelölik ki.

A műszaki szolgálatok tekintetében az elnökség azt javasolja, hogy a nemzeti akkreditáló testületek vegyenek részt a műszaki szolgálatok értékelésében és a közös értékelőcsoportok létrehozásában. Ez az elnökségi kompromisszum kiegyensúlyozott megközelítést kínál azáltal, hogy ezt a közös értékelést csak a releváns körülmények fennállása esetén teszi kötelezővé (és emellett bizonyos kivételeket engedélyez az egyedi nemzeti járműjóváahagyást végző műszaki szolgálatok számára, illetve azon műszaki szolgálatok számára, amelyek csak az O<sub>1</sub> és O<sub>2</sub> kategóriába tartozó járműtípusok alkotóelemeinek helyes beszerelését ellenőrzik).

**g) Közigazgatási bírságok (90. cikk és (42) preambulumbekzdés)**

Javaslatában a Bizottság közigazgatási bírságokat vezet be, amelyeket akkor szabhat ki gazdasági szereplőkre, ha azok megszegik a rendeletet a járművek, rendszerek, alkotóelemek és önálló műszaki egységek meg nem felelése tekintetében. Az Állandó Képviselők Bizottságának (COREPER) 2017. május 12-i ülésén kifejtett tagállami álláspontok alapján az elnökség módosított kompromisszumot nyújtott be a 90. cikkre vonatkozóan; ennek értelmében a Bizottság abban az esetben szabhat ki közigazgatási bírságot, amikor uniós szintű korrekciós vagy korlátozó intézkedés foganatosítása céljából lép fel. A módosított szöveg azt is egyértelműen leszögezi, hogy a Bizottság nem szabhat ki közigazgatási bírságot, ha egy tagállam már ugyanazon jogsértés tekintetében büntetéssel sújtotta vagy felmentette az adott gazdasági szereplőt. Végezetül amint azt több delegáció is kérte, a módosított 90. cikk felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el a bírságok számítására és beszedésére szolgáló eljárások, illetve az azokra irányadó elvek meghatározása céljából.

#### IV. KÖVETKEZTETÉS

14. Az elnökség úgy véli, hogy a 9272/17 dokumentumban foglalt szöveg a delegációk által kifejtett vélemények tükrében kiegyensúlyozott és tisztességes kompromisszumot jelent. Felkérjük a Tanácsot, hogy a szöveg alapján fogadjon el általános megközelítést a Versenyképességi Tanács 2017. május 29-i ülésén.
-