



Briselē, 2017. gada 19. maijā  
(OR. en)

9271/17

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2016/0014 (COD)**

---

---

**ENT 128  
MI 425  
CODEC 830**

## **PIEZĪME**

---

Sūtītājs:	prezidentvalsts
Saņēmējs:	Padome
Iepriekš. dok. Nr.:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
K-jas dok. Nr.:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (pirmais lasījums) – vispārēja pieeja

---

## **I. IEVADS**

1. 2016. gada 28. janvārī Komisija tematā minēto regulas priekšlikumu nosūtīja Eiropas Parlamentam un Padomei.

2. Šīs regulas mērķis ir pārskatīt mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprināšanas tiesisko regulējumu, kas ir izklāstīts Eiropas Parlamenta un Padomes Pamatdirektīvā 2007/46/EK. Šī pārskatīšana ir jāaplūko uz tirgū pieejamo jauno tehnoloģiju fona un arī ņemot vērā nesenos notikumus saistībā ar pārkāpumiem automobiļu emisiju datu jomā. Komisijas priekšlikumā uzmanība ir pievērsta arī tiem trūkumiem, kas tika konstatēti pašreizējo tiesību aktu atbilstības pārbaudē, kuru Komisija veica 2013. gadā. Tāpēc ar šo priekšlikumu cenšas novērst arī iespējamās atšķirības tajā, kā valsts tipa apstiprinātājas iestādes un tehniskie dienesti interpretē un piemēro tiesību aktu noteikumus.

Pašreizējā tiesiskā regulējuma pārskatīšana ir cieši saistīta ar Emisijas reālos braukšanas apstākļos (RDE) reglamentējošo noteikumu kopumu, jo arī minētajā noteikumu kopumā – līdztekus citiem jautājumiem – tiek risināta automobiļu emisiju pārkāpumu problēma.

3. Regulas priekšlikumā ir saglabāts Direktīvas 2007/46/EK mērķis, proti, nosakot saskaņotas tipa apstiprināšanas prasības, atvieglināt mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju brīvu apriti iekšējā tirgū un piemērot savstarpējas atzīšanas principu. Mērķis ir panākt, lai mehāniskajiem transportlīdzekļiem būtu atbilstošs drošības līmenis un atbilstoši ekoloģiskie raksturlielumi, un pievērsties galvenajiem trūkumiem, kas konstatēti esošajā tipa apstiprināšanas sistēmā. Tāpēc regulas priekšlikumā ir pārņemta lielākā daļa no Direktīvas 2007/46/EK elementiem. Būtiskas izmaiņas ir ieviestas šādās jomās:

- nostiprinot noteikumus par tehniskajiem dienestiem, tiek pastiprināta tās testēšanas kvalitāte, kuras rezultātā automobili ļauj laist tirgū;
- lai kontrolētu tirgū jau pieejamo automobiļu atbilstību, tiek ieviesta efektīva tirgus uzraudzības sistēma, kurā dalībvalstīm un Komisijai ir paredzēta iespēja uz vietas pārbaudīt transportlīdzekļus, lai neatbilstību konstatētu agrīnā posmā;

- tiek nostiprināta tipa apstiprināšanas sistēma, tipa apstiprināšanas procesā paredzot lielāku Eiropas līmeņa pārraudzību, konkrēti, šādā nolūkā izveidojot Forumu informācijas apmaiņai par izpildi, kurā darbosies valsts apstiprinātāju iestāžu un tirgus uzraudzības iestāžu pārstāvji.

4. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumu sniedza 2016. gada 25. maijā.
5. Eiropas Parlamentā galvenā atbildīgā komiteja ir Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komiteja (IMCO). Referents ir *Daniel Dalton (ECR–UK)*. *IMCO* par savu ziņojumu balsoja 2017. gada 9. februārī. Šis balsojums tika apstiprināts Eiropas Parlamenta plenārsēdē 2017. gada 4. aprīlī.

## II. PADOMĒ VEIKTAIS DARBS

6. Priekšlikuma izskatīšana Tehniskas harmonizācijas jautājumu darba grupā (mehāniskie transportlīdzekļi) sākās 2016. gada februārī. Nīderlandes, Slovākijas un Maltas prezidentūras laikā notika 25 šīs darba grupas sanāksmes.
7. Šim priekšlikumam pievienotais ietekmes novērtējums tika detalizēti analizēts 2016. gada 9. un 21. martā, īpaši lielu uzmanību pievēršot tiem aspektiem, kurus delegācijas bija lūgušas precizēt sīkāk. Vēl, izmantojot anketu, tika saņemtas atbildes, kas ļāva apzināt konkrētus specifiskus jautājumus, kam bija nepieciešama īpaša uzmanība un padziļinātas diskusijas.
8. Konkurētspējas padomes 2016. gada 28. novembra sanāsmē darba kārtības sadaļā "Citi jautājumi" prezidentvalsts nāca klajā ar informatīvu piezīmi. Pēc tam sekoja politiskas diskusijas un iepazīstināšana ar progresa ziņojumu Konkurētspējas padomes 2017. gada 20. februāra sanāsmē.

9. Dalībvalstis kopumā atbalsta vispārējo priekšlikuma mērķi, t. i., uzlabot regulējumu, kas reglamentē mehānisko transportlīdzekļu brīvu apriti iekšējā tirgū, novēršot trūkumus esošajā tipa apstiprināšanas tiesiskajā regulējumā. Visas delegācijas ir vienprātis, ka ir jāuzlabo noteikumu saskaņota ieviešana visā ES, lai samazinātu iespējamās atšķirības, kas var rasties, tipa apstiprinātājām iestādēm un tehniskajiem dienestiem tos interpretējot un piemērojot. Tās kopumā arī uzskata, ka būtu jāpiemēro efektīvāki tirgus uzraudzības noteikumi, lai sekmīgāk konstatētu neatbilstības agrīnā posmā.
10. Diskusiju laikā darba grupas līmenī un pamatojoties uz politisko viedokļu apmaiņu Padomes līmenī, prezidentvalsts kompromisa priekšlikums ir būtiski mainījies, ņemot vērā dalībvalstu paustās bažas. Vispārējās līnijās darba grupa ir iepazinusies ar tekstu nolūkā ierosināto regulējumu padarīt skaidrāku un vienkāršāku. Vajadzības gadījumā ir grozīti un papildināti vairāki tehniski noteikumi, bet daži Komisijas ierosinātie deleģētie akti ir pārveidoti par īstenošanas aktiem.
11. Eiropas Parlamenta 2017. gada 4. aprīļa plenārsēdes iznākumu darba grupa pirmo reizi izskatīja savā 2017. gada 27. aprīļa sanāksmē. Lai arī vairāki grozījumi kā tādi vai pēc būtības var būt pieņemami, darba grupa nolēma, ka ir vajadzīgs vairāk laika, lai veiktu padziļinātu EP grozījumu analīzi.
12. Prezidentvalsts kompromisa redakcija, kas izklāstīta dokumentā 8647/17, 2017. gada 12. maijā tika apspriesta Pastāvīgo pārstāvju komitejā. Šajā izskatīšanā atklājās, ka vairums delegāciju tagad var pieņemt prezidentvalsts kompromisu, tostarp pārskatītu 90. panta redakciju par administratīvajām soda naudām. Ņemot vērā minēto, priekšsēdētājs secināja, ka kompromiss tiks iesniegts Konkurētspējas padomei 2017. gada 29. maijā, lai panāktu vispārēju pieeju.

Pārskatītais prezidentvalsts kompromisa teksts, kāds tas ir pēc Pastāvīgo pārstāvju komitejas 2017. gada 12. maija sanāksmes, ir izklāstīts dokumentā 9272/17.

### III. GALVENIE POLITISKIE JAUTĀJUMI

13. Prezidentvalsts kompromisa teksts atspoguļo prezidentvalsts un dalībvalstu pastāvīgos centienus rast pareizo līdzsvaru starp dažādām interesēm un mērķiem. Tādēļ prezidentvalsts uzskata, ka šis kompromisa teksts ir stabils pamats tam, lai gaidāmajā Konkurētspējas padomes sanāksmē 2017. gada 29. maijā panāktu vispārēju pieeju. Ar prezidentvalsts kompromisu galvenās dalībvalstu paustās bažas tiek kļiedētas, grozot Komisijas priekšlikumu šādi:

**a) Tirgus uzraudzības noteikumi (8. pants un 23., 23.a, 23.b , 23.c un 24. apsvērumi)**

Prezidentvalsts kompromisa priekšlikums 8. pantam rod līdzsvaru starp tirgus uzraudzības noteikumu stiprināšanu, ko panāk, transportlīdzeklim nosakot minimālo pārbaužu skaitu gadā, no vienas puses, un saglabājot pietiekamu elastību mazākām dalībvalstīm, kuras patur iespēju lūgt, lai citas dalībvalstis veic vajadzīgos testus to vārdā, no otras puses.

**b) Komisijas veikta atbilstības verifikācija (9. pants)**

Prezidentvalsts kompromisa priekšlikumā atbilstības verifikācijas nolūkā ir paredzēts, ka Komisija saglabā iespēju pati organizēt un veikt tirgū jau pieejamu transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību testus un pārbaudes, lai vajadzības gadījumā nekavējoties reaģētu uz neatbilstībām. Tādējādi prezidentvalsts teksts paaugstina neatkarības līmeni atbilstības verifikācijā.

**c) Forums informācijas apmaiņai par izpildi (10. pants un 19. apsvērumš)**

Komisijas priekšlikumā ir paredzēts izveidot Forumu informācijas apmaiņai par izpildi.

Prezidentvalsts teksta pamatā ir Komisijas priekšlikums; tajā ir izklāstīts, ka forumam vajadzētu būt konsultatīvai lomai; un tajā tiek vēl vairāk konkretizēts to uzdevumu saraksts, kurus pilda forums.

**d) Valsts nodevu struktūra tipa apstiprinājumiem un tirgus uzraudzības noteikumiem (30. pants)**

Komisijas priekšlikumā ir ietvers pienākums dalībvalstīm izveidot valsts nodevu struktūru, kas segtu viņu veikto tipa apstiprināšanas un tirgus uzraudzības darbību izmaksas. Ar prezidentvalsts kompromisu šis pienākums tiek svītrots un tiek vēl vairāk precizēts, ka dalībvalstīm ir pienākums finansēt tirgus uzraudzības darbības, bet ka izvēlei par to, kādus līdzekļus minētajā nolūkā izmantot, būtu jāpaliek dalībvalstu ziņā.

**e) Tipa apstiprinājuma sertifikāta derīgums (33. panta 1. punkts)**

Komisija ierosina tipa apstiprinājuma sertifikāta derīgumu ierobežot uz 5 gadiem. Ļoti liels vairākums delegāciju apšaubā šāda ierobežojuma pievienoto vērtību un uzstāj uz to, ka ir jāpatur esošais režīms, proti, tipa apstiprinājuma sertifikāts bez derīguma ierobežojuma.

Ņemot vērā minēto, attiecīgais noteikums tika svītrots no prezidentvalsts kompromisa teksta.

**f) Apstiprinātāju iestāžu salīdzinošā izvērtēšana (71. pants) un tehnisko dienestu novērtēšana (77. pants un 18. apsvērumš)**

Komisija ierosina ieviest jēdzienu "tipa apstiprinātāju iestāžu salīdzinošā izvērtēšana". Tā kā dalībvalstu viedokļi dalījās starp tām dalībvalstīm, pēc kuru ieskatiem tas ir ieguldījums, kas sekmē noteikumu arvien vienveidīgāku izpildi, un tām dalībvalstīm, kuras to noraidīja, šādu nostāju pamatojot ar nepamatotu administratīvo slogu, prezidentvalsts tekstā rasts delikāts līdzsvars. Tādējādi prezidentvalsts tekstā ir noteikts, ka salīdzinošo izvērtēšanu tipa apstiprinātājām iestādēm nepiemēro tad, ja tās visus savus tehniskos dienestus norīko uz starptautiski atzītu standartu akreditācijas pamata.

Ciktāl ir runa par tehniskajiem dienestiem, prezidentvalsts tekstā ir ierosināts, ka tehnisko dienestu novērtēšanā un apvienoto novērtētāju grupu izveidē iesaistās valsts akreditācijas struktūras. Tajā ir piedāvāta līdzsvarota pieeja, paredzot, ka apvienotā novērtēšana ir obligāta tikai relevantos apstākļos (tajā pašā laikā pieļaujot dažus izņēmumus tehniskajiem dienestiem, kas veic transportlīdzekļu individuālus valsts apstiprinājumus, un tiem tehniskajiem dienestiem, kas tikai pārbauda, vai ir pareizi uzstādītas sastāvdaļas O<sub>1</sub> un O<sub>2</sub> kategorijas transportlīdzekļiem).

**g) Administratīvās soda naudas (90. pants un 42. apsvērumš)**

Ar Komisijas priekšlikumu tiek ieviestas administratīvās soda naudas, ko Komisija var piemērot ekonomikas dalībniekiem par regulas pārkāpumiem attiecībā uz transportlīdzekļu, sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehniskas vienību neatbilstību. Ņemot vērā dalībvalstu ieņemto nostāju Pastāvīgo pārstāvju komitejas 2017. gada 12. maija sanāksmē, prezidentvalsts ir iesniegusi pārskatītu kompromisu par 90. pantu, kurā paredzēts, ka Komisija var piemērot administratīvās soda naudas gadījumos, kad Komisija nosaka koriģējošu vai ierobežojošu pasākumu ES līmenī. Pārskatītajā tekstā ir arī precizēts, ka Komisija nevar piemērot administratīvās soda naudas, ja dalībvalsts jau ir sodījusi vai attaisnojusi ekonomikas dalībnieku par to pašu pārkāpumu. Visbeidzot, tajā pēc vairāku delegāciju lūguma ir ietverts pilnvarojums ar īstenošanas aktiem paredzēt vajadzīgās procedūras, kā arī principus soda naudu aprēķināšanai un iekasēšanai.

#### IV. NOBEIGUMS

14. Prezidentvalsts uzskata, ka dokumentā 9272/17 izklāstītais teksts ir līdzsvarots un taisnīgs kompromiss, kas panākts starp delegāciju paustajiem viedokļiem. Padome tiek aicināta uz šā pamata vienoties par vispārēju pieeju Konkurences padomes 2017. gada 29. maija sanāksmē.
-