



Bruksela, 19 maja 2017 r.
(OR. en)

9271/17

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2016/0014 (COD)

ENT 128
MI 425
CODEC 830

NOTA

Od: Prezydencja

Do: Rada

Nr popr. dok.: 8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684

Nr dok. Kom.: 5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103

Dotyczy: Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (pierwsze czytanie)
– Podejście ogólne

I WPROWADZENIE

1. W dniu 28 stycznia 2016 r. Komisja przekazała Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyżej wymieniony wniosek dotyczący rozporządzenia.

2. Celem rozporządzenia jest zmiana ram prawnych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep, które to ramy zostały określone w dyrektywie ramowej Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE. Zmianę tę należy rozpatrywać w kontekście nowych technologii dostępnych na rynku, a także niedawnych wydarzeń dotyczących nieprawidłowości odnośnie do danych na temat emisji z samochodów. Wniosek Komisji odnosi się również do niedociągnięć wykrytych podczas oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa, którą Komisja przeprowadziła w 2013 r. W związku z tym wniosek próbuje również zlikwidować ewentualne różnice w interpretacji i stosowaniu przepisów przez krajowe organy udzielające homologacji typu i służby techniczne.

Zmiana obecnych ram prawnych jest silnie powiązana z pakiem regulacyjnym odnoszącym się do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE), ponieważ w pakiecie tym zajęto się między innymi problemem nieprawidłowości dotyczących emisji z samochodów.

3. Proponowane rozporządzenie zachowuje cele dyrektywy 2007/46/WE, jakimi są: ułatwienie swobodnego przepływu pojazdów silnikowych i przyczep na rynku wewnętrznym oraz stosowanie zasady wzajemnego uznawania, poprzez ustanowienie zharmonizowanych wymogów w zakresie homologacji typu. Rozporządzenie dąży do osiągnięcia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej pojazdów silnikowych oraz do usunięcia głównych niedociągnięć stwierdzonych w obecnym systemie homologacji typu. W związku z tym do proponowanego rozporządzenia przenoszona jest większość elementów z dyrektywy 2007/46/WE. Istotne zmiany zostały wprowadzone w następujących obszarach:
- Podniesienie jakości badań umożliwiających wprowadzenie samochodu do obrotu – poprzez wzmocnienie przepisów dotyczących służb technicznych;
 - Wprowadzenie skutecznego systemu nadzoru rynku w celu kontrolowania samochodów już dostępnych na rynku pod kątem zgodności z wymogami, przy czym państwa członkowskie i Komisja będą miały możliwość przeprowadzania wyrywkowych kontroli pojazdów, aby wykrywać niezgodność z wymogami na wczesnym etapie;

- Wzmocnienie systemu homologacji typu za pomocą ściślejszego europejskiego dozoru w procesie homologacji typu, w szczególności poprzez utworzenie Forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów, złożonego z przedstawicieli krajowych organów udzielających homologacji typu i krajowych organów nadzoru rynku.
- 4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w dniu 25 maja 2016 r.
- 5. W Parlamencie Europejskim główną komisją właściwą merytorycznie jest Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (IMCO). Sprawozdawcą jest Daniel Dalton (ECR–UK). Komisja IMCO głosowała nad swoim sprawozdaniem w dniu 9 lutego 2017 r. W dniu 4 kwietnia 2017 r. odbyło się też głosowanie w tej sprawie na posiedzeniu plenarnym Parlamentu Europejskiego.

II PRACE PRZEPROWADZONE W RADZIE

- 6. Analiza wniosku przez Grupę Roboczą ds. Harmonizacji Technicznej (pojazdy silnikowe) rozpoczęła się w lutym 2016 r. Dyskusje nad wnioskiem były prowadzone na 25 posiedzeniach grupy roboczej podczas prezydencji niderlandzkiej, słowackiej i maltańskiej.
- 7. W dniach 9 i 21 marca 2016 r. szczegółowo przeanalizowano ocenę skutków towarzyszącą wnioskowi; w szczególności skupiono się na aspektach, o których doprecyzowanie zwróciły się delegacje. Na podstawie odpowiedzi na pytania zawarte w liście kontrolnej określono również pewne konkretne kwestie, które wymagają szczególnej uwagi oraz dogłębnej dyskusji.
- 8. Podczas posiedzenia Rady ds. Konkurencyjności w dniu 28 listopada 2016 r. prezydencja przedstawiła notę informacyjną w ramach punktu „Sprawy różne”. Następnie na posiedzeniu Rady ds. Konkurencyjności w dniu 20 lutego 2017 r. przeprowadzono dyskusję polityczną na temat wniosku oraz przedstawiono sprawozdanie z postępów prac.

9. Ogólnie państwa członkowskie popierają nadrzędne cele wniosku: poprawę ram regulujących swobodny przepływ pojazdów silnikowych na rynku wewnętrznym poprzez wyeliminowanie słabych punktów dotychczasowych ram prawnych homologacji typu. Wszystkie delegacje zgodziły się co do tego, że przepisy w całej UE powinny być wdrażane w bardziej zharmonizowany sposób, tak by ograniczyć ewentualne różnice w ich interpretacji i stosowaniu przez krajowe organy udzielające homologacji oraz przez służby techniczne. Uznały też, że należy stosować skuteczniejsze przepisy w dziedzinie nadzoru rynku, by już na wczesnym etapie wykrywać przypadki naruszeń.
10. Wobec obaw zgłoszonych przez państwa członkowskie w czasie dyskusji na szczeblu grupy roboczej i w oparciu o polityczną wymianę poglądów na szczeblu Rady kompromisowa propozycja prezydencji przeszła znaczną ewolucję. Ogólnie grupa robocza przeanalizowała tekst z myślą o klaryfikacji i uproszczeniu proponowanych ram. Szereg przepisów o charakterze technicznym zostało zmienionych i, gdy była taka potrzeba, uzupełnionych, a kilka aktów delegowanych proponowanych przez Komisję zamieniono na akty wykonawcze.
11. Tekst uzgodniony podczas posiedzenia plenarnego Parlamentu Europejskiego w dniu 4 kwietnia 2017 r. był po raz pierwszy analizowany przez grupę roboczą na jej posiedzeniu w dniu 27 kwietnia 2017 r. Mimo że część poprawek była do zaakceptowania od razu lub ich zamysł był do przyjęcia, grupa robocza postanowiła, że na dogłębną analizę poprawek PE potrzeba więcej czasu.
12. Kompromisowy tekst prezydencji zawarty w dok. 8647/17 został omówiony na posiedzeniu Komitetu Stałych Przedstawicieli (Coreperu) w dniu 12 maja 2017 r. W wyniku tej analizy okazało się, że większość delegacji może zgodzić się obecnie na kompromisowy tekst prezydencji, wraz ze zmienioną wersją art. 90 dotyczącego grzywien administracyjnych. W związku z tym przewodniczący stwierdził, że kompromisowy tekst zostanie przedłożony Radzie ds. Konkurencyjności w dniu 29 maja 2017 r. z myślą o wypracowaniu podejścia ogólnego.

Zmieniony tekst kompromisowy prezydencji w brzmieniu uzgodnionym przez Coreper w dniu 12 maja 2017 r. zamieszczono w dok. 9272/17.

III GŁÓWNE KWESTIE POLITYCZNE

13. Kompromisowy tekst prezydencji odzwierciedla nieustanne starania prezydencji i państw członkowskich, by znaleźć odpowiednią równowagę między różnymi interesami i celami. Dlatego też prezydencja uważa ten tekst kompromisowy za solidną podstawę do wypracowania podejścia ogólnego podczas zbliżającej się Rady ds. Konkurencyjności w dniu 29 maja 2017 r. W tekście kompromisowym prezydencji zajęto się głównymi obawami państw członkowskich, zmieniając wniosek Komisji w następujący sposób:

a) Przepisy w dziedzinie nadzoru rynku (art. 8 oraz motywy 23, 23a, 23b, 23c i 24)

Kompromisowa propozycja prezydencji dotycząca art. 8 zapewnia równowagę między, z jednej strony, wzmocnieniem przepisów w dziedzinie nadzoru rynku – wprowadza bowiem minimalną liczbę obowiązkowych kontroli pojazdów rocznie – a, z drugiej strony, pozostawieniem wystarczającej elastyczności mniejszym państwom członkowskim, które zachowują możliwość zwrócenia się do innych państw członkowskich o przeprowadzenie wymaganych badań w ich imieniu.

b) Weryfikacja zgodności przez Komisję (art. 9)

Kompromisowa propozycja prezydencji przewiduje, że do celów weryfikacji zgodności Komisja będzie nadal mogła organizować i przeprowadzać własne badania i kontrole pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych udostępnianych na rynku. Dzięki temu Komisja będzie mogła w razie konieczności bezzwłocznie reagować na nieprawidłowości. Tekst prezydencji tym samym podnosi poziom niezależności przy weryfikacji zgodności.

c) Forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów (art. 10 i motyw 19)

Wniosek Komisji przewiduje utworzenie Forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów. Tekst prezydencji, który opiera się na wniosku Komisji, przewiduje, że forum powinno pełnić rolę doradczą, i w sposób bardziej szczegółowy określa wykaz zadań, jakie mają być przez nie realizowane.

d) Struktura opłat krajowych za homologacje typu oraz przepisy dotyczące nadzoru rynku (art. 30)

Wniosek Komisji przewiduje nałożenie na państwa członkowskie obowiązku ustanowienia struktury opłat krajowych, które pokrywałyby koszty ich działań w zakresie homologacji typu i nadzoru rynku. W kompromisowym tekście prezydencji usunięto ten obowiązek i wyjaśniono, że państwa członkowskie są zobowiązane do finansowania działań w zakresie nadzoru rynku, ale powinny zachować prawo wyboru środków do osiągnięcia tego celu.

e) Okres ważności świadectwa homologacji typu (art. 33 ust. 1)

Komisja proponuje ograniczyć okres ważności świadectwa homologacji typu do 5 lat. Zdecydowana większość delegacji podaje w wątpliwość wartość dodaną takiego ograniczenia i opowiada się za utrzymaniem istniejącego systemu, bez żadnych ograniczeń ważności. W związku z powyższym z tekstu kompromisowego prezydencji usunięto odnośny przepis.

f) Ocena wzajemna organów udzielających homologacji typu (art. 71) oraz ocena służb technicznych (art. 77 i motyw 18)

We wniosku Komisji wprowadza się ideę oceny wzajemnej organów udzielających homologacji typu. Z uwagi na fakt, że wśród państw członkowskich były takie, które postrzegają taką ocenę jako wkład we wzmocnienie jednolitego egzekwowania przepisów, i takie, które się jej sprzeciwiają, argumentując to nieuzasadnionymi obciążeniami administracyjnymi, tekst prezydencji zapewnia delikatną równowagę. Przewiduje on bowiem, że organy udzielające homologacji typu nie są przedmiotem wzajemnej oceny w momencie, gdy wyznaczają wszystkie swoje służby techniczne na podstawie akredytacji uznanych norm międzynarodowych.

Jeśli chodzi o służby techniczne, prezydencja w swoim tekście proponuje, by w ich ocenę oraz w ustanawianie zespołów ds. oceny wspólnej zaangażować krajowe jednostki akredytujące. W tym tekście prezydencja proponuje wyważone podejście – wspólna ocena byłaby obowiązkowa jedynie w określonych okolicznościach, przez co dopuszczone są pewne wyłączenia dla tych służb technicznych, które przeprowadzają krajowe homologacje indywidualne pojazdu, i tych, które sprawdzają jedynie prawidłową instalację komponentów w kategoriach O₁ i O₂.

g) Grzywny administracyjne (art. 90 i motyw 42)

Wniosek Komisji wprowadza grzywny administracyjne, które Komisja może nakładać na podmioty gospodarcze za naruszenie przepisów rozporządzenia w odniesieniu do zgodności pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych. W następstwie stanowiska przyjętego przez państwa członkowskie na posiedzeniu Komitetu Stałych Przedstawicieli w dniu 12 maja 2017 r., prezydencja przedłożyła zmieniony tekst kompromisowy art. 90, który stanowi, że Komisja może nakładać grzywny administracyjne w przypadkach, w których Komisja podejmuje działania w celu opracowania środków naprawczych lub ograniczających na szczeblu UE. Zmieniony tekst precyzuje również, że grzywny administracyjne nie mogą być nakładane przez Komisję w przypadku, gdy państwo członkowskie już nałożyło karę na dany podmiot gospodarczy za to samo naruszenie lub zwolniło go z takiej kary. Ponadto w tekście zawarto uprawnienie do przyjmowania aktów wykonawczych w celu ustanowienia niezbędnych procedur, a także zasad obliczania i poboru grzywien, zgodnie z prośbą kilku delegacji.

IV WNIOSEK

14. Prezydencja uważa, że tekst w wersji zamieszczonej w dok. 9272/17 stanowi wyważony i sprawiedliwy kompromis między poglądami wyrażonymi przez delegacje. Rada jest proszona o wypracowanie na tej podstawie podejścia ogólnego podczas posiedzenia Rady ds. Konkurencyjności 29 maja 2017 r.
-