



Bruxelles, 19 mai 2017
(OR. en)

9271/17

**Dosar interinstituțional:
2016/0014 (COD)**

ENT 128
MI 425
CODEC 830

NOTĂ

Sursă:	Președinția
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
Nr. doc. Csie:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (prima lectură) - Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 28 ianuarie 2016, Comisia a înaintat Parlamentului European și Consiliului propunerea de regulament sus-menționată.

2. Obiectivul regulamentului respectiv este de a revizui cadrul juridic pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora, care figurează în Directiva-cadru 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului. Revizuirea trebuie să fie privită în contextul noilor tehnologii disponibile pe piață și în contextul evenimentelor recente privind neregulile din datele privind emisiile autovehiculelor. Propunerea Comisiei abordează, de asemenea, deficiențele constatate la o verificare a adecvării legislației actuale, efectuată de Comisie în 2013. În consecință, propunerea încearcă, de asemenea, să elimine posibilele diferențe în ceea ce privește interpretarea și aplicarea dispozițiilor juridice de către autoritățile naționale responsabile cu omologarea de tip și de către serviciile tehnice naționale.

Revizuirea cadrului juridic actual are o strânsă legătură cu pachetul de reglementări privind emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE), deoarece, printre altele, pachetul abordează, de asemenea, problema neregulilor din datele privind emisiile autovehiculelor.

3. Propunerea de regulament menține obiectivul Directivei 2007/46/CE, care este de a facilita libera circulație a autovehiculelor și a remorcilor în cadrul pieței interne și de a aplica principiul recunoașterii reciproce, prin stabilirea unor cerințe de omologare de tip armonizate. Scopul avut în vedere este obținerea unui nivel corespunzător de siguranță și de performanțe ecologice ale autovehiculelor și abordarea principalelor deficiențe identificate în actualul sistem de omologare de tip. Prin urmare, majoritatea elementelor din Directiva 2007/46/CE sunt reluate în regulamentul propus. Au fost introduse modificări substanțiale în următoarele domenii:

- Consolidarea calității încercărilor care permit unui autovehicul să fie introdus pe piață prin consolidarea dispozițiilor privind serviciile tehnice;
- Instituirea unui sistem eficace de supraveghere a pieței pentru controlul conformității autovehiculelor deja disponibile pe piață, cu posibilitatea ca statele membre și Comisia să efectueze controale la fața locului asupra autovehiculelor pentru depistarea neconformității într-un stadiu incipient;

- Consolidarea sistemului de omologare de tip prin intensificarea supravegherii europene a procesului de omologare de tip, în special prin instituirea unui forum pentru schimbul de informații privind punerea în aplicare, alcătuit din reprezentanți ai autorităților naționale responsabile cu omologarea și cu supravegherea pieței.

4. Comitetul Economic și Social European și-a dat avizul la 25 mai 2016.

5. În cadrul Parlamentului European, comisia responsabilă principală este Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor (IMCO). Raportorul este dl Daniel Dalton (ECR-UK). Comisia IMCO și-a votat raportul la 9 februarie 2017. Votul a fost confirmat în cadrul sedinței plenare a Parlamentului European, care a avut loc la 4 aprilie 2017.

II. LUCRĂRI DESFĂȘURATE ÎN CADRUL CONSILIULUI

6. Examinarea propunerii de către Grupul de lucru pentru armonizare tehnică (autovehicule) a început în februarie 2016. Au avut loc 25 de reuniuni ale acestui grup de lucru pe parcursul președințiilor neerlandeză, slovacă și malteză.

7. Evaluarea impactului care însoțește propunerea a fost examinată în detaliu, la 9 și 21 martie 2016, punându-se accentul, în special, pe aspectele pentru care delegațiile au solicitat clarificări suplimentare. Pe baza răspunsurilor la lista de verificare au fost identificate, de asemenea, anumite chestiuni specifice care necesită o atenție deosebită și o dezbateră aprofundată.

8. În cadrul Consiliului Competitivitate din 28 noiembrie 2016, Președinția a prezentat o notă de informare la rubrica „Diverse”. Aceasta a fost urmată de o discuție politică și de prezentarea, în cadrul Consiliului Competitivitate din 20 februarie 2017, a unui raport privind progresele înregistrate.

9. Există un sprijin general din partea statelor membre cu privire la obiectivele generale ale propunerii, și anume îmbunătățirea cadrului de reglementare a liberei circulații a autovehiculelor în cadrul pieței interne prin abordarea deficiențelor cadrului juridic existent privind omologarea de tip. Toate delegațiile sunt de acord că este necesar să se îmbunătățească punerea în aplicare armonizată a normelor în întreaga UE, astfel încât să se reducă posibilele diferențe în ceea ce privește interpretarea și aplicarea acestora de către autoritățile naționale responsabile cu omologarea de tip și de către serviciile tehnice. De asemenea, acestea consideră, în general, că ar trebui să se aplice norme mai eficace de supraveghere a pieței în vederea unei mai bune detectări a cazurilor de neconformitate într-un stadiu incipient.
 10. Pe parcursul discuțiilor la nivelul grupului de lucru și pe baza schimburilor politice desfășurate la nivelul Consiliului, propunerea de compromis a Președinției a cunoscut evoluții considerabile, date fiind preocupările exprimate de statele membre. În general, grupul de lucru a examinat textul în vederea clarificării și a simplificării cadrului propus. Au fost aduse modificări și completări unei serii de dispoziții tehnice, acolo unde s-a dovedit necesar, iar mai multe acte delegate propuse de Comisie au fost transformate în acte de punere în aplicare.
 11. Rezultatele ședinței plenare a Parlamentului European din 4 aprilie 2017 au fost examinate de către grupul de lucru pentru prima dată în cadrul reuniunii acestuia din 27 aprilie 2017. Deși mai multe amendamente pot fi acceptate ca atare sau în principiu, grupul de lucru a decis că este nevoie de mai mult timp pentru a efectua o analiză profundată a amendamentelor PE.
 12. Textul de compromis al Președinției cuprins în documentul 8647/17 a fost discutat în cadrul reuniunii Comitetului Reprezentanților Permanenți (Coreper) din 12 mai 2017. Din această analiză a reieșit că majoritatea delegațiilor sunt acum în măsură să accepte compromisul Președinției, inclusiv o versiune revizuită a articolului 90 privind amenzile administrative. În acest context, președintele a concluzionat că textul de compromis va fi înaintat Consiliului Competitivitate din 29 mai 2017, în vederea obținerii unei abordări generale.
- Textul revizuit de compromis al Președinției, astfel cum a rezultat în urma reuniunii Coreperului din 12 mai 2017, este cuprins în documentul 9272/17.

III. PRINCIPALE CHESTIUNI DE NATURĂ POLITICĂ

13. Textul de compromis al Președinției reflectă eforturile continue ale Președinției și ale statelor membre de a găsi un echilibru adecvat între diferitele interese și obiective. Astfel, Președinția consideră că textul de compromis respectiv constituie o bază solidă pentru obținerea unei abordări generale în cadrul următoarei reuniuni a Consiliului Competitivitate din 29 mai 2017. Textul de compromis al Președinției abordează principalele preocupări exprimate de statele membre prin modificarea propunerii Comisiei după cum urmează:

a) Normele de supraveghere a pieței (articolul 8 și considerentele 23, 23a, 23b, 23c și 24)

La articolul 8, propunerea de compromis a Președinției realizează un echilibru între consolidarea normelor de supraveghere a pieței, pe de o parte prin impunerea unui număr minim de verificări pe an asupra vehiculelor și, pe de altă parte, prin menținerea unei flexibilități suficiente pentru statele membre mai mici, care își păstrează posibilitatea de a solicita altor state membre să efectueze încercările necesare în numele lor.

b) Verificarea conformității de către Comisie (articolul 9)

Propunerea de compromis a Președinției prevede că, pentru verificarea conformității, Comisia își păstrează posibilitatea de a organiza și de a efectua propriile încercări și inspecții ale vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate puse la dispoziție pe piață, astfel încât să reacționeze imediat la nereguli, dacă este necesar. Prin urmare, textul Președinției crește gradul de independență în ceea ce privește verificarea conformității.

c) Forumul pentru schimbul de informații privind punerea în aplicare (articolul 10 și considerentul 19)

Propunerea Comisiei prevede crearea unui forum pentru schimbul de informații privind punerea în aplicare. Textul Președinției se bazează pe propunerea Comisiei, prevede că forumul ar trebui să aibă un rol consultativ și furnizează detalii suplimentare cu privire la lista de sarcini care urmează a fi îndeplinite de către forum.

d) Normele privind structura taxelor naționale percepute pentru omologările de tip și pentru activitățile de supraveghere a pieței (articolul 30)

Propunerea Comisiei include o obligație pentru statele membre de a stabili o structură de taxe naționale care să acopere costurile aferente omologării de tip și activităților de supraveghere a pieței. Compromisul Președinției elimină această obligație și oferă clarificări suplimentare cu privire la faptul că statele membre au obligația să finanțeze activitățile de supraveghere a pieței, dar că alegerea mijloacelor care urmează a fi utilizate în acest scop ar trebui să rămână la latitudinea statelor membre.

e) Valabilitatea certificatului de omologare de tip [articolul 33 alineatul (1)]

Comisia propune limitarea valabilității certificatului de omologare de tip la 5 ani. Marea majoritate a delegațiilor pun sub semnul întrebării valoarea adăugată a unei astfel de limitări și insistă cu privire la menținerea regimului existent, fără nicio limitare a perioadei de valabilitate. În acest context, dispoziția respectivă a fost eliminată din textul de compromis al Președinției.

f) Evaluarea *inter pares* a autorităților de omologare de tip (articolul 71) și evaluarea serviciilor tehnice (articolul 77 și considerentul 18)

Propunerea Comisiei introduce conceptul de evaluare *inter pares* a autorităților de omologare de tip. Dat fiind că statele membre au fost împărțite între cele care o consideră drept o contribuție la o mai bună aplicare uniformă a normelor și cele care o resping, pe motiv că reprezintă o sarcină administrativă nejustificată, textul Președinției realizează un echilibru delicat. Prin urmare, textul prevede că autoritățile de omologare de tip nu fac obiectul evaluării *inter pares* atunci când își desemnează toate serviciile tehnice pe baza acreditării în baza standardelor recunoscute la nivel internațional.

În ceea ce privește serviciile tehnice, textul Președinției propune implicarea organismelor naționale de acreditare în evaluarea serviciilor tehnice și instituirea unor echipe de evaluare în comun. Acesta oferă o abordare echilibrată prin impunerea obligativității unei evaluări comune numai în cazuri relevante, fiind permise totodată anumite excepții pentru serviciile tehnice care efectuează omologări naționale individuale ale vehiculelor și pentru cele care doar verifică instalarea corespunzătoare a componentelor la vehiculele din categoriile O₁ și O₂.

g) Amenzi administrative (articolul 90 și considerentul 42)

Propunerea Comisiei introduce amenzi administrative pe care Comisia le poate impune operatorilor economici pentru încălcarea regulamentului în ceea ce privește neconformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate. În urma poziției adoptate de statele membre în cadrul reuniunii Comitetului Reprezentanților Permanenți (Coreper) din 12 mai 2017, Președinția a prezentat un compromis revizuit cu privire la articolul 90, care prevede că Comisia poate impune amenzi administrative în cazurile în care Comisia intervine pentru a impune o măsură corectivă sau restrictivă la nivelul UE. Textul revizuit clarifică, de asemenea, faptul că amenziile administrative nu pot fi impuse de Comisie în cazul în care un stat membru a sancționat sau a achitat deja operatorul economic pentru aceeași încălcare. În sfârșit, acesta include o dispoziție prin care Comisia este abilitată, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, să stabilească procedurile necesare, precum și principiile pentru calcularea și colectarea amenzilor, după cum a fost solicitat de mai multe delegații.

IV. CONCLUZIE

14. Președinția consideră că textul, astfel cum figurează în documentul 9272/17, reprezintă un compromis echilibrat și echitabil în raport cu opiniile exprimate de delegații. Consiliul este invitat să convină, pe această bază, asupra unei abordări generale în cadrul Consiliului Competitivitate din 29 mai 2017.
-