



Rada  
Európskej únie

V Bruseli 19. mája 2017  
(OR. en)

9271/17

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2016/0014 (COD)**

---

---

**ENT 128  
MI 425  
CODEC 830**

## **POZNÁMKA**

---

Od:	Predsedníctvo
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
Č. dok. Kom.:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi (prvé čítanie) – všeobecné smerovanie

---

## **I. ÚVOD**

1. Komisia predložila 28. januára 2016 uvedený návrh nariadenia Európskemu parlamentu a Rade.

2. Cieľom tohto nariadenia je zrevidovať právny rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel stanovený v rámcovej smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES. Túto revíziu je potrebné vnímať v kontexte nových technológií dostupných na trhu, ako aj nedávnych udalostí v súvislosti s nezrovnalosťami údajov o emisiách z automobilov. V návrhu Komisie sa riešia aj nedostatky zistené počas kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov, ktorú Komisia vykonala v roku 2013. Návrh sa preto zameriava aj na odstránenie prípadných rozdielov vo výklade a v uplatňovaní ustanovení právnych predpisov zo strany vnútroštátnych schvaľovacích úradov a technických služieb.

Revízia súčasného právneho rámca úzko súvisí s regulačným balíkom pre emisie za skutočných jazdných podmienok (RDE), ktorý sa okrem iného venuje aj problému nezrovnalostí údajov o emisiách z automobilov.

3. V navrhovanom nariadení sa zachováva cieľ smernice 2007/46/ES, a to uľahčiť voľný pohyb motorových vozidiel a prípojných vozidiel v rámci vnútorného trhu a uplatňovanie zásady vzájomného uznávania stanovením harmonizovaných požiadaviek na typové schválenie. Cieľom je dosiahnuť primeranú úroveň bezpečnosti a environmentálnych vlastností motorových vozidiel a riešiť hlavné nedostatky súčasného systému typového schválenia. Preto sa väčšina prvkov smernice 2007/46/ES prenáša do navrhovaného nariadenia. Podstatné zmeny sa vykonali v týchto oblastiach:

- zvýšenie kvality skúšania, ktoré umožňuje uviesť vozidlo na trh, posilnením ustanovení o technických službách,
- zavedenie účinného systému dohľadu nad trhom na účely kontroly zhody automobilov, ktoré sú už na trhu dostupné, v rámci ktorého majú členské štáty a Komisia možnosť vykonávať kontroly vozidiel na mieste s cieľom odhaliť nesúlad v počiatočnej fáze,

- posilnenie systému typového schválenia zintenzívnením európskeho dohľadu v procese typového schválenia, a to najmä vytvorením fóra pre výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov, ktoré sa skladá zo zástupcov vnútroštátnych schvaľovacích úradov a orgánov dohľadu nad trhom.

4. Európsky hospodársky a sociálny výbor vydal stanovisko 25. mája 2016.
5. V Európskom parlamente je hlavným gestorským výborom Výbor pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa (IMCO). Spravodajcom je pán Daniel Dalton (ECR – UK). Výbor IMCO schválil svoju správu 9. februára 2017. Toto hlasovanie bolo potvrdené na plenárnom zasadnutí Európskeho parlamentu 4. apríla 2017.

## II. PRÁCA V RADE

6. Pracovná skupina pre technickú harmonizáciu (motorové vozidlá) začala skúmať uvedený návrh vo februári 2016. Počas holandského, slovenského a maltského predsedníctva sa uskutočnilo 25 zasadnutí tejto pracovnej skupiny.
7. Posúdenie vplyvu pripojené k tomuto návrhu sa podrobne preskúmalo 9. a 21. marca 2016, a to najmä so zreteľom na aspekty, v súvislosti s ktorými požiadali delegácie o ďalšie objasnenie. Na základe reakcií na kontrolný zoznam sa tiež identifikovali určité konkrétne otázky, ktoré si vyžadovali osobitnú pozornosť a dôkladnú diskusiu.
8. Predsedníctvo predstavilo na zasadnutí Rady pre konkurencieschopnosť 28. novembra 2016 v časti „Rôzne“ informačnú poznámku. Na zasadnutí Rady pre konkurencieschopnosť 20. februára 2017 nasledovala politická diskusia a prezentácia správy o pokroku.

9. Členské štáty vo všeobecnosti podporujú celkové ciele návrhu, t. j. zlepšiť rámec, ktorým sa riadi voľný pohyb motorových vozidiel na vnútornom trhu odstránením nedostatkov existujúceho právneho rámca pre typové schválenie. Všetky delegácie súhlasia, že je potrebné zlepšiť zosúladené vykonávanie pravidiel v celej EÚ s cieľom znížiť prípadné rozdiely v ich výklade a uplatňovaní zo strany vnútroštátnych schvaľovacích úradov a technických služieb. Vo všeobecnosti sa tiež domnievajú, že by sa mali uplatňovať účinnejšie pravidlá dohľadu nad trhom, aby sa nesúlad odhalil lepšie už v počiatočnej fáze.
10. V priebehu rokovaní na úrovni pracovnej skupiny a na základe politickej výmeny na úrovni Rady prešiel kompromisný návrh predsedníctva vzhľadom na obavy členských štátov značným vývojom. Pracovná skupina v podstate preskúmala znenie návrhu s cieľom objasniť a zefektívniť navrhovaný rámec. Mnohé technické ustanovenia boli zmenené a doplnené, ak to bolo potrebné, pričom sa viaceré delegované akty navrhnuté Komisiou zmenili na vykonávacie akty.
11. Pracovná skupina po prvýkrát preskúmala výsledok plenárneho zasadnutia Európskeho parlamentu 4. apríla 2017 na svojom zasadnutí 27. apríla 2017. Zatiaľ čo viaceré pozmeňujúce návrhy možno ako také alebo v zásade prijať, pracovná skupina rozhodla, že hĺbkové preskúmanie pozmeňujúcich návrhov EP si vyžaduje viac času.
12. O kompromisnom znení predsedníctva uvedenom v dokumente 8647/17 rokoval Výbor stálych predstaviteľov (COREPER) na zasadnutí 12. mája 2017. Na základe tohto preskúmania sa ukázalo, že väčšina delegácií teraz môže akceptovať kompromisné znenie predsedníctva, vrátane revidovanej verzie článku 90 o správnych pokutách. Vzhľadom na tieto skutočnosti predseda dospel k záveru, že tento kompromis sa predloží na zasadnutie Rady pre konkurencieschopnosť 29. mája 2017, s cieľom dosiahnuť všeobecné smerovanie. Revidované kompromisné znenie predsedníctva, ako vzišlo z rokovania COREPER-u, ktoré sa konalo 12. mája 2017, sa uvádza v dokumente 9272/17.

### III. HLAVNÉ POLITICKÉ OTÁZKY

13. Kompromisné znenie predsedníctva odzrkadľuje pokračujúce úsilie predsedníctva a členských štátov nájsť správnu rovnováhu medzi rozličnými záujmami a cieľmi. Z tohto dôvodu predsedníctvo tento návrh považuje sa dobré východisko na dosiahnutie všeobecného smerovania na nasledujúcom zasadnutí Rady pre konkurencieschopnosť 29. mája 2017. Kompromisné znenie predsedníctva sa sústreďuje na riešenie hlavných obáv, ktoré predniesli členské štáty, a preto sa v ňom návrh Komisie upravil takto:

**a) Pravidlá dohľadu nad trhom (článok 8 a odôvodnenia 23, 23a, 23b, 23c a 24)**

Kompromisný návrh predsedníctva týkajúci sa článku 8 vytvára rovnováhu medzi posilnením pravidiel dohľadu nad trhom uložením minimálneho počtu každoročných kontrol vozidiel na jednej strane a zachovaním dostatočnej flexibility pre menšie členské štáty, ktorým sa ponecháva možnosť požiadať o vykonanie požadovaných skúšok v ich mene iné členské štáty, na strane druhej.

**b) Overenie súladu Komisiou (článok 9)**

V kompromisnom návrhu predsedníctva sa na účely overenia súladu stanovuje, že Komisia si ponecháva možnosť organizovať a vykonávať svoje vlastné skúšky a kontroly vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek sprístupnených na trhu, aby mohla v prípade potreby okamžite reagovať na nezrovnalosti. Znením, ktoré vypracovalo predsedníctvo, sa tak zvyšuje úroveň nezávislosti overovania súladu.

**c) Fórum na výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov (článok 10 a odôvodnenie 19)**

V návrhu Komisie sa ustanovuje zriadenie fóra na výmenu informácií o presadzovaní právnych predpisov. V znení, ktoré vypracovalo predsedníctvo a ktoré vychádza z návrhu Komisie, sa uvádza, že toto fórum by malo plniť poradnú úlohu, pričom sa v ňom bližšie špecifikuje zoznam úloh, ktoré by malo vykonávať.

**d) Štruktúra vnútroštátnych poplatkov za typové schválenia a na pokrytie nákladov na dohľad nad trhom (článok 30)**

Návrh Komisie zahŕňa povinnosť členských štátov vytvoriť štruktúru vnútroštátnych poplatkov na pokrytie nákladov na svoje typové schvaľovanie a činnosti dohľadu nad trhom. V kompromisnom návrhu predsedníctva sa odstraňuje táto povinnosť a bližšie vysvetľuje, že členské štáty majú povinnosť financovať činnosti dohľadu nad trhom, pričom výber prostriedkov, ktoré sa majú použiť na tento účel, by sa mal ponechať na členské štáty.

**e) Platnosť osvedčenia o typovom schválení (článok 33, odsek 1)**

Komisia navrhuje obmedziť platnosť osvedčenia o typovom schválení na 5 rokov. Veľká väčšina delegácií spochybňuje pridanú hodnotu takéhoto obmedzenia a trvá na zachovaní existujúceho režimu bez obmedzenia platnosti. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa príslušné ustanovenie z kompromisného znenia predsedníctva odstránilo.

**f) Partnerské hodnotenie schvaľovacích úradov (článok 71) a posudzovanie technických služieb (článok 77 a odôvodnenie 18)**

V návrhu Komisie sa zavádza koncept partnerského hodnotenia schvaľovacích úradov.

Vzhľadom na skutočnosť, že členské štáty boli rozdelené na tie, ktoré ho vnímajú ako prínos k posilňovaniu jednotného presadzovania pravidiel, a tie, ktoré ho odmietajú z dôvodu neodôvodneného administratívneho zaťaženia, sa v znení predsedníctva dosiahla krehká rovnováha. Preto sa v ňom ustanovuje, že schvaľovacie úrady nebudú predmetom partnerského hodnotenia, keď všetky svoje technické služby určia na základe akreditácie podľa medzinárodne uznávaných noriem.

Pokiaľ ide o technické služby, v texte predsedníctva sa navrhuje, aby sa do posudzovania technických služieb zapojili vnútroštátne akreditačné orgány a aby sa vytvorili spoločné skupiny pre posudzovanie. Ponúka sa tak vyvážený prístup, a to tým, že spoločné posudzovanie bude povinné len za relevantných okolností, pričom sú však možné určité výnimky pre technické služby, ktoré vykonávajú vnútroštátne typové schválenia jednotlivých vozidiel, a technické služby, ktoré len kontrolujú správnu inštaláciu komponentov na kategórie O<sub>1</sub> a O<sub>2</sub>.

**g) Správne pokuty (článok 90 a odôvodnenie 42)**

V návrhu Komisie sa zavádzajú správne pokuty, ktoré môže Komisia uložiť za porušenie tohto nariadenia zo strany hospodárskych subjektov v prípade nesúladu vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek. V nadväznosti na pozície členských štátov na zasadnutí Výboru stálych predstaviteľov (COREPER), ktoré sa konalo 12. mája 2017, predsedníctvo predložilo revidované kompromisné znenie článku 90, v ktorom sa stanovuje, že Komisia môže uložiť správne pokuty v prípadoch, ak podniká kroky na zavedenie nápravného alebo obmedzujúceho opatrenia na úrovni EÚ. V revidovanom znení sa tiež objasňuje, že Komisia nemôže uložiť správne pokuty, ak už členský štát potrestal hospodársky subjekt za to isté porušenie alebo ak ho oslobodil. Nakoniec, zahŕňa aj posilnenie postavenia pre vykonávacie akty s cieľom stanoviť potrebné postupy, ako aj zásady výpočtu a vyberania pokút, ako to požadovali viaceré delegácie.

#### IV. ZÁVER

14. Predsedníctvo sa domnieva, že znenie uvedené v dokumente 9272/17 predstavuje vyvážený kompromis zohľadňujúci stanoviská delegácií. Rada sa vyzýva, aby sa na zasadnutí Rady pre konkurencieschopnosť 29. mája 2017 na základe uvedených skutočností dohodla na všeobecnom smerovaní.
-