



Bryssel den 19 maj 2017
(OR. en)

9271/17

**Interinstitutionellt ärende:
2016/0014 (COD)**

**ENT 128
MI 425
CODEC 830**

NOT

från:	Ordförandeskapet
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
Komm. dok. nr:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande av och marknadstillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (första behandlingen) – Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Den 28 januari 2016 översände kommissionen det ovannämnda förslaget till förordning till Europaparlamentet och rådet.

2. Syftet med förordningen är att revidera lagstiftningen om typgodkännande av motorfordon och släpfordon till dessa, vilken anges i Europaparlamentets och rådets ramdirektiv 2007/46/EG. Revideringen bör ses mot bakgrund av den nya teknik som finns tillgänglig på marknaden samt den senaste tidens händelser med oriktiga uppgifter om utsläpp från bilar. I kommissionens förslag tar man även upp de tillkortakommanden som upptäcktes vid en av kommissionen genomförd kontroll av den gällande lagstiftningens ändamålsenlighet under 2013. Följaktligen vill man med förslaget även undanröja eventuella skillnader i de nationella typgodkännandemyndigheternas och tekniska tjänsternas tolkning och tillämpning av lagstiftningens bestämmelser.

Revideringen av den gällande lagstiftningen har en stark koppling till lagstiftningspaketet om utsläpp vid verklig körning, eftersom man även i det paketet tar upp bland annat problemet med oriktiga uppgifter om utsläpp från bilar.

3. I förslaget till förordning bibehålls syftet med direktiv 2007/46/EG, nämligen att underlätta fri rörlighet på den inre marknaden för motorfordon och släpfordon och tillämpa principen om ömsesidigt erkännande genom harmoniserade krav för typgodkännande. Målet är att uppnå tillräcklig säkerhets- och miljöprestanda hos motorfordon och att avhjälpa de viktigaste brister som identifierats i det gällande typgodkännandesystemet. De flesta inslagen i direktiv 2007/46/EG bibehålls därför i förslaget till förordning. Väsentliga ändringar har gjorts på följande områden:

- Förbättring av kvaliteten på den provning som möjliggör utsläppande på marknaden av bilar genom skärpta bestämmelser om tekniska tjänster.
- Införande av ett effektivt system för marknadstillsyn för överensstämmelsekontroll av bilar som redan finns på marknaden, med möjlighet för medlemsstaterna och kommissionen att kontrollera fordon på plats i syfte att upptäcka bristande överensstämmelser i ett tidigt skede.

- Förstärkning av typgodkännandesystemet genom ökad europeisk tillsyn i typgodkännandeförfarandet, särskilt genom inrättandet av ett forum för informationsutbyte om genomförande, vilket består av företrädare för de nationella myndigheter som ansvarar för godkännande och marknadstillsyn.
- 4. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 25 maj 2016.
- 5. I Europaparlamentet är det utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd som har det huvudsakliga ansvaret för ärendet. Föredragande är Daniel Dalton (ECR–UK). Utskottet röstade igenom sitt betänkande den 9 februari 2017. Omröstningsresultatet bekräftades vid Europaparlamentets plenarsammanträde den 4 april 2017.

II. RÅDETS ARBETE

- 6. Arbetsgruppen för teknisk harmonisering (motorfordon) påbörjade sin behandling av förslaget i februari 2016. Arbetsgruppen hade 25 möten om förslaget under de nederländska, slovakiska och maltesiska ordförandeskapen.
- 7. Den konsekvensbedömning som åtföljer förslaget granskades i detalj den 9 och 21 mars 2016 med särskilt fokus på de aspekter där delegationerna hade begärt ytterligare förtydliganden. På grundval av de svar som inkommit med anledning av checklistan identifierades även vissa specifika problem som krävde särskild uppmärksamhet och ingående diskussioner.
- 8. Vid rådets möte (konkurrenskraft) den 28 november 2016 lade ordförandeskapet fram en informerande not under punkten "Övriga frågor". Därefter följde en politisk diskussion och en redogörelse för en lägesrapport vid rådets möte (konkurrenskraft) den 20 februari 2017.

9. Medlemsstaterna stöder generellt förslaget övergripande syfte, dvs. att förbättra den lagstiftning som styr den fria rörligheten på den inre marknaden för motorfordon genom att åtgärda bristerna i den befintliga lagstiftningen om typgodkännande. Samtliga delegationer är eniga om att det är nödvändigt att förbättra det harmoniserade genomförandet av reglerna i hela EU för att på så sätt minska eventuella skillnader i de nationella typgodkännandemyndigheternas och tekniska tjänsternas tolkning och tillämpning av dem. De anser även i allmänhet att man bör ha effektivare marknadstillsynsregler, så att det blir lättare att upptäcka bristande överensstämmelser i ett tidigt skede.
10. Under arbetsgruppens diskussioner och till följd av det politiska utbytet på rådsnivå har ordförandeskapets kompromissförslag ändrats betydligt i ljuset av medlemsstaternas farhågor. På det hela taget har arbetsgruppen granskat texten i syfte att förtydliga och förenkla den föreslagna lagstiftningen. Ett antal tekniska bestämmelser har ändrats och kompletterats när så har varit nödvändigt, och flera av kommissionens föreslagna delegerade akter har omvandlats till genomförandeakter.
11. Resultatet från Europaparlamentets plenarsammanträde den 4 april 2017 behandlades första gången av arbetsgruppen den 27 april 2017. Även om ett flertal ändringsförslag skulle kunna godtas i sig eller till sin andemening, beslutade arbetsgruppen att man behövde mer tid för att kunna göra en ingående granskning av parlamentets ändringsförslag.
12. Ordförandeskapets kompromissförslag, som återges i dok. 8647/17, diskuterades vid Corepers möte den 12 maj 2017. Vid denna behandling framkom att merparten av delegationerna nu kan godta ordförandeskapets kompromissförslag, inbegripet en reviderad version av artikel 90 om straffavgifter. Mot denna bakgrund konstaterade ordföranden att kompromissförslaget skulle läggas fram för rådet (konkurrenskraft) den 29 maj 2017 i syfte att detta ska nå fram till en allmän riktlinje.

Ordförandeskapets reviderade kompromissförslag, i den form det föreligger sedan mötet i Coreper den 12 maj 2017, återges i dok. 9272/17.

III. POLITISKA HUVUDFRÅGOR

13. Ordförandeskapets kompromissförslag återspeglar ordförandeskapets och medlemsstaternas fortgående ansträngningar att göra den rätta avvägningen mellan de olika intressena och målen. Ordförandeskapet anser därför att detta kompromissförslag utgör en god grund för att nå fram till en allmän riktlinje vid det kommande mötet i rådet (konkurrenskraft) den 29 maj 2017. I ordförandeskapets kompromissförslag bemöts de huvudsakliga betänkligheter som framförts av medlemsstaterna genom att kommissionens förslag ändras på följande sätt:

a) Marknadstillsynsregler (artikel 8 och skälen 23, 23a, 23b, 23c och 24)

Ordförandeskapets kompromissförslag om artikel 8 utgör en avvägning mellan – å ena sidan – en skärpning av marknadstillsynsreglerna genom införandet av ett minsta antal provningar av fordon varje år och – å andra sidan – bibehållandet av tillräcklig flexibilitet för mindre medlemsstater som behåller möjligheten att kunna be andra medlemsstater att utföra de nödvändiga provningarna på deras vägnar.

b) Kommissionens kontroller av överensstämmelse (artikel 9)

Enligt ordförandeskapets kompromissförslag ska kommissionen med hänsyn till kontrollerna av överensstämmelse behålla möjligheten att organisera och genomföra egna provningar och inspektioner av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som redan är tillgängliga på marknaden för att på så sätt kunna reagera omedelbart vid oegentligheter när så krävs. I ordförandeskapets text införs därför en högre grad av oberoende vid kontrollerna av överensstämmelse.

c) Forumet för informationsutbyte om genomförande (artikel 10 och skäl 19)

I kommissionens förslag föreskrivs inrättandet av ett forum för informationsutbyte om genomförande. Ordförandeskapets text bygger på kommissionens förslag, där det anges att forumet bör ha en rådgivande roll och där forumets uppgifter specificeras närmare.

d) Nationella avgifter för typgodkännande och marknadstillsyn (artikel 30)

Kommissionens förslag innehåller en skyldighet för medlemsstaterna att inrätta en nationell avgiftsstruktur för täckning av sina kostnader för typgodkännande och marknadstillsyn. I ordförandeskapets kompromissförslag försvinner denna skyldighet, och det klargörs ytterligare att medlemsstaterna har en skyldighet att finansiera marknadstillsynsverksamheten men att de själva kan välja hur de vill göra detta.

e) Typgodkännandeintygets giltighet (artikel 33.1)

Kommissionen föreslår att typgodkännandeintygets giltighet begränsas till 5 år. En mycket stor majoritet av delegationerna ifrågasätter mervärdet av en sådan begränsning och insisterar på att man bör behålla det gällande systemet utan begränsning av giltighetstiden. Mot bakgrund av detta ströks denna bestämmelse i ordförandeskapets kompromissförslag.

f) Kollegial utvärdering av typgodkännandemyndigheter (artikel 71) och bedömning av tekniska tjänster (artikel 77 och skäl 18)

I kommissionens förslag införs begreppet kollegial utvärdering av typgodkännandemyndigheter. Eftersom det går en skiljelinje mellan de medlemsstater som ser det som ett bidrag till ett mer enhetligt verkställande av reglerna och de medlemsstater som förkastar det som en omotiverad administrativ börda, går ordförandeskapets text en känslig balansgång. Det anges därför att typgodkännandemyndigheterna inte ska vara föremål för kollegial utvärdering när de utser alla sina tekniska tjänster på grundval av ackreditering enligt internationellt erkända standarder.

När det gäller tekniska tjänster föreslås det i ordförandeskapets text att de nationella ackrediteringsorganen ska medverka vid bedömningen av de tekniska tjänsterna och att det ska inrättas gemensamma bedömningsgrupper. Detta är en välavvägd kompromiss genom att den gemensamma bedömningen är obligatorisk endast under relevanta omständigheter, samtidigt som det ges vissa undantag för sådana tekniska tjänster som utför nationellt godkännande av enskilt fordon och sådana som endast kontrollerar att komponenter på kategorierna O₁ och O₂ har installerats korrekt.

g) Straffavgifter (artikel 90 och skäl 42)

I kommissionens förslag införs straffavgifter, vilka kommissionen får påföra ekonomiska aktörer för överträdelse av förordningen när fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter inte överensstämmer med kraven. Till följd av medlemsstaternas ståndpunkt vid Corepers möte den 12 maj 2017 har ordförandeskapet lagt fram ett reviderat kompromissförslag om artikel 90 som ger kommissionen rätt att föreskriva straffavgifter i fall där kommissionen vidtar åtgärder för att fastställa en korrigerande eller begränsande åtgärd på EU-nivå. Den reviderade texten klargör också att kommissionen inte kan föreskriva straffavgifter om en medlemsstat redan har straffat eller frikänt den ekonomiska aktören för samma överträdelse. Slutligen omfattar den ett bemyndigande för genomförandeakter för att fastställa nödvändiga förfaranden likaväl som principerna för beräkning och insamling av avgifter, såsom efterfrågats av flera delegationer.

IV. SAMMANFATTNING

14. Ordförandeskapet anser att den text som föreligger i dok. 9272/17 utgör en balanserad och rättvis kompromiss mellan de olika delegationernas synpunkter. Rådet uppmanas att enas om en allmän riktlinje på denna grundval vid mötet i rådet (konkurrenskraft) den 29 maj 2017.
-