



Βρυξέλλες, 19 Μαΐου 2017
(OR. en)

9271/17

Διοργανικός φάκελος:
2016/0014 (COD)

ENT 128
MI 425
CODEC 830

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Προεδρία

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103

Θέμα: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Πρώτη ανάγνωση)
- Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 28 Ιανουαρίου 2016, η Επιτροπή διαβίβασε την προαναφερθείσα πρόταση κανονισμού στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

2. Στόχος του κανονισμού είναι η αναθεώρηση του νομικού πλαισίου για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, το οποίο καθορίζεται στην οδηγία πλαίσιο 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η αναθεώρηση θα πρέπει να εξετασθεί υπό το πρίσμα των νέων τεχνολογιών που είναι διαθέσιμες στην αγορά, καθώς και των πρόσφατων παρατυπιών που διαπιστώθηκαν όσον αφορά δεδομένα για τις εκπομπές αυτοκινήτων. Η πρόταση της Επιτροπής καλύπτει, επίσης, τις αδυναμίες που εντοπίστηκαν στο πλαίσιο «ελέγχου καταλληλότητας» της ισχύουσας νομοθεσίας, τον οποίο διενήργησε η Επιτροπή το 2013. Κατά συνέπεια, η πρόταση επιχειρεί, επίσης, να εξαλείψει τυχόν διαφορές στην ερμηνεία και την εφαρμογή των νομικών διατάξεων από τις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου και τις τεχνικές υπηρεσίες.

Η αναθεώρηση του ισχύοντος νομικού πλαισίου είναι στενά συνδεδεμένη με τη δέσμη κανονιστικών διατάξεων για τις εκπομπές σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE), δεδομένου ότι η εν λόγω δέσμη καλύπτει, επίσης, μεταξύ άλλων, το πρόβλημα των παρατυπιών αναφορικά με τις εκπομπές αυτοκινήτων.

3. Ο προτεινόμενος κανονισμός διατηρεί τον στόχο της οδηγίας 2007/46/EK, δηλαδή να διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκουμένων στην εσωτερική αγορά και να εφαρμόσει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, με τη θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων έγκρισης τύπου. Στόχος είναι να επιτευχθεί επαρκές επίπεδο ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιδόσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων και να αντιμετωπιστούν τα βασικά μειονεκτήματα που εντοπίζονται στο υφιστάμενο σύστημα έγκρισης τύπου. Ως εκ τούτου, τα περισσότερα στοιχεία της οδηγίας 2007/46/EK μεταφέρονται στον προτεινόμενο κανονισμό. Ουσιαστικές τροποποιήσεις εισάγονται στους ακόλουθους τομείς:

- Ενίσχυση της ποιότητας των ελέγχων που επιτρέπουν τη διάθεση ενός αυτοκινήτου στην αγορά, μέσω της ενίσχυσης των διατάξεων που αφορούν τις τεχνικές υπηρεσίες·
- Εισαγωγή ενός αποτελεσματικού συστήματος εποπτείας της αγοράς για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των αυτοκινήτων που διατίθενται ήδη στην αγορά, με τη δυνατότητα τα κράτη μέλη και η Επιτροπή να διενεργούν τυχαίους ελέγχους σε οχήματα προκειμένου να εντοπίζουν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης σε αρχικό στάδιο·

- Ενίσχυση του συστήματος έγκρισης τύπου με μεγαλύτερη ευρωπαϊκή επίβλεψη της διαδικασίας έγκρισης τύπου, ιδίως με τη δημιουργία ενός φόρουμ ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τον έλεγχο εφαρμογής, αποτελούμενο από εκπροσώπους των εθνικών αρχών έγκρισης και εποπτείας της αγοράς.

4. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε στις 25 Μαΐου 2016.
5. Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η κύρια αρμόδια επιτροπή είναι η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (IMCO). Εισηγητής είναι ο κ. Daniel Dalton (ECR-HB). Η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών ψήφισε την έκθεσή της στις 9 Φεβρουαρίου 2017. Η ψηφοφορία αυτή εγκρίθηκε κατά τη συνεδρίαση της ολομέλειας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Απριλίου 2017.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΗΧΘΗΣΑΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

6. Η εξέταση της πρότασης από την Ομάδα «Τεχνική εναρμόνιση» (Οχήματα με κινητήρα) ξεκίνησε τον Φεβρουάριο του 2016. Κατά την ολλανδική, τη σλοβακική και τη μαλτέζικη Προεδρία, πραγματοποιήθηκαν 25 συνεδριάσεις της εν λόγω Ομάδας για την πρόταση αυτή.
7. Η εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την εν λόγω πρόταση εξετάστηκε λεπτομερώς στις 9 και στις 21 Μαρτίου 2016 και επικεντρώθηκε κυρίως σε πτυχές επί των οποίων οι αντιπροσωπίες είχαν ζητήσει περισσότερες διευκρινίσεις. Βάσει των απαντήσεων στον κατάλογο ελέγχου, εντοπίστηκαν, επίσης, ορισμένα συγκεκριμένα ζητήματα για τα οποία απαιτήθηκε ιδιαίτερη προσοχή και διεξοδική συζήτηση.
8. Στο Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας στις 28 Νοεμβρίου 2016, η Προεδρία παρουσίασε ενημερωτικό σημείωμα υπό το σημείο «Διάφορα». Ακολούθησε πολιτική συζήτηση και η παρουσίαση της έκθεσης προόδου στο Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας στις 20 Φεβρουαρίου 2017.

9. Σε γενικές γραμμές, τα κράτη μέλη υποστηρίζουν τους γενικούς στόχους της πρότασης, δηλαδή τη βελτίωση του πλαισίου που διέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων στην εσωτερική αγορά με την αντιμετώπιση των αδυναμιών του υφιστάμενου νομικού πλαισίου έγκρισης τύπου. Όλες οι αντιπροσωπίες συμφωνούν ότι είναι αναγκαία η βελτίωση της εναρμονισμένης εφαρμογής των κανόνων σε ολόκληρη την ΕΕ, προκειμένου να μειωθούν οι πιθανές διαφορές στην ερμηνεία και την εφαρμογή τους από τις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου και τις τεχνικές υπηρεσίες. Θεωρούν, επίσης, εν γένει ότι πρέπει να εφαρμόζονται περισσότερο αποτελεσματικοί κανόνες εποπτείας της αγοράς, προκειμένου να εντοπίζονται καλύτερα περιπτώσεις μη συμμόρφωσης σε αρχικό στάδιο.
10. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων σε επίπεδο ομάδας και με βάση την πολιτική ανταλλαγή απόψεων που πραγματοποιήθηκε σε επίπεδο Συμβουλίου, η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας έχει εξελιχθεί σημαντικά λαμβάνοντας υπόψη τους προβληματισμούς που έθεσαν τα κράτη μέλη. Συνολικά, η Ομάδα εξέτασε το κείμενο με στόχο την αποσαφήνιση και τη βελτίωση του προτεινόμενου πλαισίου. Ορισμένες τεχνικές διατάξεις τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν, όπου κρίθηκε αναγκαίο, ενώ πολλές κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που είχαν προταθεί από την Επιτροπή μετατράπηκαν σε εκτελεστικές πράξεις.
11. Η Ομάδα εξέτασε για πρώτη φορά το αποτέλεσμα της ολομέλειας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Απριλίου 2017 στη συνεδρίασή της στις 27 Απριλίου 2017. Ενώ πολλές τροπολογίες μπορούν να γίνουν αποδεκτές ως έχουν ή ως προς το πνεύμα τους, η Ομάδα αποφάσισε ότι απαιτείται περισσότερος χρόνος για να εξετάσει ενδελεχώς τις τροπολογίες του ΕΚ.
12. Το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας ως έχει στο έγγραφο 8647/17 συζητήθηκε στη συνεδρίαση της Επιτροπής Μονίμων Αντιπροσώπων (EMA) στις 12 Μαΐου 2017. Από την εξέταση αυτή προέκυψε ότι η πλειοψηφία των αντιπροσωπειών μπορούν τώρα να δεχτούν το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας, συμπεριλαμβανομένης της αναθεωρημένης διατύπωσης του άρθρου 90 σχετικά με τα διοικητικά πρόστιμα. Σε αυτό το πλαίσιο, η Πρόεδρος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το συμβιβαστικό κείμενο θα υποβληθεί στο Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας της 29ης Μαΐου 2017, με σκοπό την επίτευξη γενικής προσέγγισης.
- Το αναθεωρημένο συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας, ως έχει μετά τη συνεδρίαση της EMA στις 12 Μαΐου 2017, περιλαμβάνεται στο έγγραφο 9272/17.

III. ΚΥΡΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

13. Το Συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας αποτυπώνει τις συνεχείς προσπάθειες της Προεδρίας και των κρατών μελών να εξεύρουν τη σωστή ισορροπία μεταξύ των διαφορετικών συμφερόντων και σκοπών. Ως εκ τούτου, η Προεδρία θεωρεί το συμβιβαστικό αυτό κείμενο ως μία στέρεη βάση για την επίτευξη γενικής προσέγγισης κατά το προσεχές Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας στις 29 Μαΐου 2017. Ο συμβιβασμός της Προεδρίας αντιμετωπίζει τους βασικούς προβληματισμούς των κρατών μελών τροποποιώντας την πρόταση της Επιτροπής ως ακολούθως:

α) Κανόνες εποπτείας της αγοράς (άρθρο 8 και αιτιολογικές σκέψεις 23, 23α, 23β, 23γ και 24)

Η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας για το άρθρο 8 επιτυγχάνει την ισορροπία μεταξύ της ενίσχυσης των κανόνων εποπτείας της αγοράς μέσω της επιβολής ενός ελάχιστου αριθμού ελέγχων σε οχήματα κάθε χρόνο, αφενός, και της διατήρησης επαρκούς ευελιξίας για τα μικρότερα κράτη μέλη, τα οποία διατηρούν τη δυνατότητα να ζητούν από άλλα κράτη μέλη να διενεργούν τους απαιτούμενους ελέγχους για λογαριασμό τους, αφετέρου.

β) Επαλήθευση της συμμόρφωσης από την Επιτροπή (Άρθρο 9)

Η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας προβλέπει ότι, για τους σκοπούς της επαλήθευσης της συμμόρφωσης, η Επιτροπή θα διατηρεί τη δυνατότητα να οργανώνει και να πραγματοποιεί τους δικούς της ελέγχους και επιθεωρήσεις σε οχήματα, συστήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και χωριστές τεχνικές μονάδες που διατίθενται στην αγορά, ώστε να αντιμετωπίζει αμέσως παρατυπίες, εφόσον χρειαστεί. Ως εκ τούτου, το κείμενο της Προεδρίας αυξάνει το επίπεδο ανεξαρτησίας για την επαλήθευση της συμμόρφωσης.

γ) Φόρουμ ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τον έλεγχο εφαρμογής (Άρθρο 10 και αιτιολογική σκέψη 19)

Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει τη δημιουργία φόρουμ ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τον έλεγχο εφαρμογής. Το κείμενο της Προεδρίας βασίζεται στην πρόταση της Επιτροπής, ορίζει ότι το Φόρουμ πρέπει να έχει συμβουλευτικό ρόλο και διευκρινίζει περαιτέρω τον κατάλογο των καθηκόντων που πρέπει να επιτελεί το φόρουμ.

δ) Εθνική κλίμακα τελών για κανόνες εγκρίσεων τύπου και εποπτείας της αγοράς (Άρθρο 30)

Η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει την υποχρέωση των κρατών μελών να θεσπίζουν εθνική κλίμακα τελών για την κάλυψη των δαπανών των δραστηριοτήτων τους όσον αφορά τις εγκρίσεις τύπου και την εποπτεία της αγοράς. Η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας αίρει την υποχρέωση αυτή και διευκρινίζει περαιτέρω ότι τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να χρηματοδοτούν τις δραστηριότητες εποπτείας της αγοράς, αλλά ότι η επιλογή των μέσων που θα χρησιμοποιούνται για τον σκοπό αυτό πρέπει να αφεθεί στα κράτη μέλη.

ε) Ισχύς του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου (Άρθρο 33 παράγραφος 1)

Η Επιτροπή προτείνει να περιοριστεί η ισχύς του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου σε 5 έτη. Μεγάλη πλειοψηφία των αντιπροσωπιών αμφισβητούν την προστιθέμενη αξία ενός τέτοιου περιορισμού και τάσσονται υπέρ της διατήρησης του ισχύοντος καθεστώτος, που δεν προβλέπει λήξη ισχύος. Σε αυτό το πλαίσιο, η σχετική διάταξη διεγράφη από το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας.

στ) Αξιολόγηση των αρχών έγκρισης τύπου από ομοτίμους (Άρθρο 71) και αξιολόγηση των τεχνικών υπηρεσιών (Άρθρο 77 και αιτιολογική σκέψη 18)

Με την πρόταση της Επιτροπής εισάγεται η έννοια της αξιολόγησης των αρχών έγκρισης τύπου από ομοτίμους. Λαμβάνοντας υπόψη τις διστάμενες απόψεις των κρατών μελών - κάποια θεωρούν ότι η εν λόγω πρόταση συμβάλλει στον πιο ομοιόμορφο έλεγχο της εφαρμογής των κανόνων αυτών, ενώ κάποια άλλα την απορρίπτουν ως αδικαιολόγητη διοικητική επιβάρυνση - το κείμενο της Προεδρίας επιτυγχάνει μια λεπτή ισορροπία. Προβλέπει, συγκεκριμένα, ότι οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές δεν θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο αξιολόγησης από ομοτίμους, όταν αυτές ορίζουν όλες τις τεχνικές τους υπηρεσίες βάσει διαπίστευσης διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων.

Όσον αφορά τις τεχνικές υπηρεσίες, το κείμενο της Προεδρίας προτείνει τη συμμετοχή των εθνικών οργανισμών διαπίστευσης στην αξιολόγηση των τεχνικών υπηρεσιών και τη δημιουργία κοινών ομάδων αξιολόγησης. Παρέχει ισορροπημένη προσέγγιση, καθιστώντας την κοινή αξιολόγηση υποχρεωτική μόνο σε συναφείς περιστάσεις, επιτρέποντας παράλληλα ορισμένες εξαιρέσεις για τις τεχνικές υπηρεσίες που πραγματοποιούν εθνικές επιμέρους εγκρίσεις οχημάτων και για αυτές που περιορίζονται στον έλεγχο της ορθής εγκατάστασης κατασκευαστικών στοιχείων στις κατηγορίες O₁ και O₂.

ζ) Διοικητικά πρόστιμα (Άρθρο 90 και αιτιολογική σκέψη 42)

Η πρόταση της Επιτροπής εισάγει διοικητικά πρόστιμα, τα οποία η Επιτροπή δύναται να επιβάλει στους οικονομικούς φορείς για παράβαση του κανονισμού όσον αφορά τη μη συμμόρφωση οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων. Με βάση τη θέση που υιοθέτησαν τα κράτη μέλη κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων (EMA) της 12ης Μαΐου 2017, η Προεδρία υπέβαλε αναθεωρημένη συμβιβαστική πρόταση σχετικά με το άρθρο 90 που δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να επιβάλει διοικητικά πρόστιμα στις περιπτώσεις όπου η Επιτροπή αναλαμβάνει δράση για τη θέσπιση διορθωτικών ή περιοριστικών μέτρων σε επίπεδο ΕΕ. Το αναθεωρημένο κείμενο διευκρινίζει επίσης ότι τα διοικητικά πρόστιμα δεν μπορούν να επιβληθούν από την Επιτροπή εάν ένα κράτος μέλος έχει ήδη επιβάλει κυρώσεις ή έχει αθώώσει τον οικονομικό φορέα για την ίδια παραβίαση. Εν τέλει, περιλαμβάνει μια εξουσιοδότηση έτσι ώστε εκτελεστικές πράξεις να ορίζουν τις απαραίτητες διαδικασίες όπως και τις αρχές υπολογισμού και είσπραξης των προστίμων, όπως ζητήθηκε από διάφορες αντιπροσωπίες.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

14. Η Προεδρία θεωρεί ότι το κείμενο, ως έχει στο έγγραφο 9272/17, συνιστά έναν ισορροπημένο και ορθό συμβιβασμό των απόψεων που εξέφρασαν οι αντιπροσωπίες. Το Συμβούλιο καλείται να εγκρίνει γενική προσέγγιση σε αυτή τη βάση κατά το Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας στις 29 Μαΐου 2017.
-