

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi

[COM(2016) 31 final – 2016/0014 (COD)]

(2016/C 303/11)

Zpravodaj: Jan SIMONS

Dne 4. února 2016 se Evropský parlament a dne 11. února 2016 Rada, v souladu s článkem 114 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi.

[COM(2016) 31 final – 2016/0014 (COD)]

Specializovaná sekce Jednotný trh, výroba a spotřeba, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 10. května 2016.

Na 517. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. května 2016 (jednání dne 25. května), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 157 hlasy pro, 2 hlasy byly proti a 2 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV vítá návrh Evropské komise a jeho záměr, jímž je zlepšit účinnost právního rámce pro dosažení hospodářských, environmentálních a sociálních cílů a přispět k posílení nezávislosti a odpovědnosti v systému. Je však třeba zdůraznit význam vytvoření vyváženého právního předpisu a také potřebu zavést účinná a nákladově efektivní opatření.

1.2 EHSV v zájmu odstranění rozdílů ve výkladu a v přísnosti uplatňování v jednotlivých členských státech podporuje navrhovanou změnu ze směrnice na nařízení. EHSV důrazně doporučuje učinit v budoucnosti totéž v příslušných případech pro všechny předpisy o vnitřním trhu.

1.3 Tato revize zahrnuje přijetí řady legislativních aktů a synchronizaci několika lhůt. Komise, Parlament a Rada se naléhavě vybízejí, aby přijaly vhodný a ambiciózní harmonogram pro přijetí aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů, který v současné době není k dispozici.

1.4 Podrobné předpisy pro dozor nad trhem mají za cíl účinně vyloučit z tohoto specifického trhu nevyhovující výrobky. Je však třeba zavést účinná a nákladově efektivní opatření, zejména ta, která mají dopad na tržní operace a cenu výrobků. Účinný a přímočarý systém koordinace a spolupráce mezi všemi dotčenými stranami, zejména v činnostech členských států, je nezbytný.

1.5 Zlepšení v oblasti určování, pravidelného ověřování a fungování technických zkušeben představují pozitivní prvek, ale návrh obsahuje i řadu svazujících a nadbytečných požadavků, které by zvýšily náklady a prodloužily jak pro správy, tak pro výrobce a nepřinesly by žádný skutečný užitek.

1.6 Měly by být stanoveny podrobnější postupy za účelem efektivnějšího zavedení nového konceptu časové platnosti certifikátů schválení.

1.7 EHSV vítá větší vyjasnění a zjednodušení postupů a požadavků s dopadem na malé a střední podniky a také na úzce specializované trhy, náhradní díly a konstrukční části. Doporučuje také, aby bylo řádně zváženo a regulováno schvalování typu výrobků pro následný trh, jež má dopad na výsledky v oblasti bezpečnosti a životního prostředí.

2. Úvod a souvislosti

2.1 Automobilový průmysl je v ekonomice EU významným hráčem. V roce 2012 zajišťoval 2,3 milionu přímých a 9,8 milionu nepřímých pracovních míst. Přibližně 75 % původních konstrukčních částí a technologií pro vozidla pochází od nezávislých dodavatelů. Celkový obrat odvětví činí 859 miliard EUR, což představuje 6,4 % hrubého domácího produktu EU.

2.2 Právní rámec pro systém schvalování typu v EU tvoří směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽¹⁾, kterou se stanoví postupy pro schvalování nových motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a jejich systémů a konstrukčních částí za účelem zajištění bezpečnosti a norem v oblasti životního prostředí. Vyžaduje se více než 70 konkrétních technických předpisů, z nichž mnohé jsou mezinárodními předpisy, jež ustanovila OSN.

2.3 Obecná ustanovení týkající se dozoru nad trhem se použijí v souladu s nařízením (ES) Evropského parlamentu a Rady č. 765/2008 ⁽²⁾.

2.4 Komise zahájila přezkum právního rámce pro schvalování typu motorových vozidel již v roce 2010.

2.5 Současný rámec se v září 2015 dočkal mimořádné kritiky poté, co vyšlo najevo, že firma Volkswagen používá „odpojovací zařízení“ – zvláštní druh softwaru pro obcházení požadavků na emise. V roce 2016 Komise naznačila, že „mechanismy pro zajištění harmonizovaného provádění a vynucování“ stávajícího právního rámce „nejsou dostatečně účinné“ a že v důsledku „rozdílu ve výkladu a použití pravidel“ členskými státy byly oslabeny hlavní cíle směrnice.

2.6 Posouzení dopadů tohoto návrhu provedené Komisí zjistilo obrovské náklady na nevyhovující vozidla a díly, které mohou být až 12 miliard EUR ročně.

3. Návrh Komise

3.1 Na základě výsledků veřejné konzultace (provedené v roce 2010), posouzení dopadů a kontroly účinnosti (2013) a také závěrů sdělení CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě (2012) je zřejmé, že je třeba přezkoumat postupy dozoru nad výrobky automobilového průmyslu na trhu EU s cílem zajistit, aby všechna vozidla a všechny díly splňovaly regulační požadavky a zároveň se omezila administrativní zátěž, podpořil výzkum a vývoj inovativních výrobků, podpořila mezinárodní harmonizace a byly vzaty v potaz potřeby malých a středních podniků.

3.2 Návrh pomůže dosáhnout tří cílů:

- posílit nezávislost a kvalitu zkoušek vozidel, která mají být uvedena na trh,
- zlepšit účinnost systému dozoru nad trhem kontrolou nových vozidel a dílů či vozidel a dílů, které jsou již v provozu,
- posílit systém schvalování typu díky většímu evropskému dohledu.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

3.3 Kromě jiných opatření Komise navrhuje změnit systém odměňování, aby se zabránilo finančnímu propojení zkušebních laboratoří a výrobců, které by mohlo vést ke střetům zájmů a ohrozit nezávislost zkoušek. Návrh také přináší přísnější kritéria výkonnosti těchto technických zkušeben, které by měly být podrobovány pravidelnému a nezávislému auditu, aby získaly a zachovaly si své určení. Vnitrostátní schvalovací orgány budou podrobeny vzájemnému hodnocení, aby se zajistilo pečlivé provádění a prosazování příslušných předpisů v celé EU.

3.4 Tento návrh zavádí systém pro řízení a koordinaci namátkových kontrol nových vozidel a dílů a vozidel a dílů, které jsou již v provozu, a uděluje Komisi pravomoc provádět kontroly a nařídit stažení vozidel z oběhu.

4. Obecné připomínky

4.1 EHSV vítá návrh Evropské komise jako celek a zdůrazňuje, že je důležité dosáhnout vyváženého právního předpisu. Účinky tohoto nařízení povedou k zavedení nákladově prospěšných opatření, která:

- umožní nastolit rovnější podmínky, díky nimž budou subjekty trhu těžit ze spravedlivé hospodářské soutěže,
- zlepši ochranu spotřebitelů a životního prostředí před nevyhovujícími výrobky, které přispívají k dopravním nehodám a špatné kvalitě ovzduší,
- náležitě zohlední potřeby malých a středních podniků,
- pomohou obnovit důvěru spotřebitelů v toto tržní odvětví.

4.2 Jedním z aspektů, který vyžaduje pozornost, je harmonogram zavádění nových požadavků a postupů, který poskytne správě a výrobcům dostatek času na přizpůsobení se. Tento harmonogram by měl být také plně synchronizován se všemi souvisejícími prováděcími akty a akty v přenesené pravomoci, které má Komise v blízké budoucnosti přijmout.

4.3 Znovu se klade důraz na dozor nad trhem a zavádějí se nové předpisy k řešení konkrétních situací v tomto tržním odvětví. Je však třeba podniknout kroky s cílem zabránit šíření srovnatelných kontrol a násobení požadavků na poskytování podobných informací, aby se zabránilo narušení trhu a nadměrnému zatížení nebo nákladům, a předměty týkající se dozoru nad trhem by měly být získávány za tržní ceny. V této souvislosti je třeba zavést účinný a účelný systém koordinace a spolupráce mezi všemi zúčastněnými stranami (orgány pro dozor nad trhem, subjekty trhu, výrobci, schvalovacími orgány) a zohlednit při tom také osvědčené postupy existující v Evropě i mimo ni.

4.4 EHSV podporuje cíl, jímž je podpora účinnosti rámce pro schvalování typu tím, že se odstraní rozdíly ve výkladu a v přísnosti uplatňování v členských státech a celý legislativní systém se posílí. První krok vpřed představuje změna ze směrnice 2007/46/ES k právnímu nástroji nařízení EU, které je považováno za nejvhodnější. EHSV důrazně doporučuje učinit v budoucnosti v příslušných případech totéž pro všechny předpisy o vnitřním trhu.

4.4.1 Návrh klade velký důraz na zlepšení postupů pro určování a pravidelné ověřování technických zkušeben určených schvalovacím orgánem jako zkušební laboratoř. To lze považovat za pozitivní krok. Hrozí však, že návrh zavede svazující a nadbytečné požadavky, které mohou zvýšit náklady a prodloužit bez skutečných přínosů, což by pravděpodobně vedlo k nedostatečnému provádění. Nadměrné ověřování kvalifikovanosti technických zkušeben, včetně zdvojené či křížové kontroly mezi orgány z různých členských států, stejně jako navrhovaná četnost ověřování, se kromě toho zdá být nákladově neefektivní a může být v rozporu se systémem schvalování EHK OSN.

4.4.2 O poznání tvrdší a přísnější zásady pro zneplatnění certifikátů schválení typu, zejména v případě drobnějších či administrativních nedostatků, se zdají být v rozporu se zásadami „zlepšování právní úpravy“ a neměly by vést, jak je nyní navrhováno, k přerušení prodeje výrobků.

4.4.3 Navrhovaný systém pro strukturu vnitrostátních poplatků, který stanoví, jak by členské státy měly poplatky vybírat a jak by měly spravovat příjmy z činností schválení typu, se zdá nepřiměřený a hrozí, že menší orgány nebudou schopny poskytovat cenné služby.

4.5 Zcela nový koncept souvisí s dobou platnosti certifikátu schválení typu, která vyprší po pěti letech a bude možné ji obnovit, pokud schvalovací orgán vydá potvrzení, že nadále vyhovuje platným předpisům. Toto nové opatření může účinně pomoci snížit počet „neplatných“ certifikátů, avšak extrémní složitost a rozsah těchto certifikátů, které zahrnují stovky dílčích certifikátů s různými dobami platnosti a každý související s jiným dodavatelem dílů a konstrukčních částí, vyžaduje podrobnější a spolehlivější postupy, než jaké jsou popsány v návrhu.

4.5.1 Je třeba vyjasnit, zda a jak tyto postupy souvisejí se schvalováním konstrukčních částí či systémů, u nichž lze v každém případě schválení typu udělovaná v rámci Evropské hospodářské komise OSN regulovat pouze podle příslušného právního rámce.

4.6 Návrh ukládá výrobcům povinnost poskytnout schvalovacímu orgánu plný přístup k jakémukoliv softwaru či algoritmu, aby se zlepšil profil strategií pro vozidla a specifických parametrů fungování, které mohou ovlivnit výsledky v oblasti bezpečnosti a životního prostředí. Tyto požadavky jsou poměrně obecné a vyžadují podrobnější předpisy zaměřené na jednotlivé případy, které by vyjasnily, že je třeba vždy dodržovat průmyslové tajemství.

4.7 Cílem návrhu je přezkoumat postupy a požadavky mající dopad na malé a střední podniky a na výrobky úzce specializovaného trhu. EHSV vítá záměr dále vyjasnit a zjednodušit postupy týkající se:

- „vozidel víceúrovňového typu“, která vyrábějí dva či více výrobců v po sobě následujících fázích,
- jednotlivých schválení pro jedno či více konkrétních vozidel,
- vnitrostátních malých sérií pro omezenou výrobu na vnitrostátní úrovni,
- malých sérií EU pro autobusy a nákladní vozidla určené k omezené výrobě na evropské úrovni (osobní vozidla a dodávky již splňují podmínky pro EU schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích).

4.7.1 EHSV také doporučuje, aby byl řádně zvážěn a regulován dopad schvalování typu výrobků pro následný trh na výsledky v oblasti bezpečnosti a životního prostředí.

5. Konkrétní připomínky

5.1 „Výběh série“ je postup potřebný k umožnění registrace vozidel, která se z obchodních důvodů nepodařilo prodat, zatímco jejich schválení typu vypršelo v důsledku technických překážek pro modernizaci v souladu s novými požadavky. Tento postup je již zaveden, ale umožňuje jednotlivým členským státům jednat nezávisle. EHSV vítá zejména návrh na harmonizaci postupu na evropské úrovni, avšak navrhované znění nadále dává členským státům právo postup odmítnout či omezit. Pouze skutečně evropský postup může zajistit jistotu a stabilitu potřebnou pro udržení jednotného trhu EU.

5.1.1 Ustanovení o „výběhu série“ je třeba dále vyjasnit a upravit a časová omezení by mohla být ještě více zjednodušena s cílem snížit hospodářský dopad na objemy prodeje, které jsou ve srovnání s celým trhem relativně zanedbatelné.

5.2 Elektronické prohlášení o shodě se již v některých členských státech používá a celoevropský projekt s názvem EReg brzy dokončí postup pro elektronickou registraci vozidel bez tištěných dokumentů. Elektronickou archivaci certifikátů schválení typu mají na starosti dva systémy – evropský systém pro výměnu informací o schválení typu (ETAES) a databáze OSN pro výměnu informací o schválení typu (DETA). Bylo by vhodné, kdyby Komise do svého návrhu začlenila pobídku pro urychlené zavedení evropských harmonizovaných postupů pro elektronické podávání a elektronickou výměnu informací o schválení typu a registračních údajů v jedné společné elektronické databázi EU, k níž by měla při zohlednění průmyslového tajemství přístup veřejnost, což by snížilo byrokratickou zátěž i náklady a přineslo by to úsporu času správcům, výrobcům a spotřebitelům a také užitek pro životní prostředí.

5.3 Revize legislativního textu není v souladu se stávajícím systémem pro číslování a identifikaci bodů, který platí již řadu let. Změna systému číslování není opodstatněná a přinesla by zásadní komplikace a další administrativní zátěž pro správy i výrobce. Také je rozumné předpokládat určité chyby, které z tohoto důvodu vzniknou a povedou k vyšším nákladům a ke zpožděním. Složka schválení typu může snadno obsahovat i stovky stran informací a tisíce číslovaných řádků.

5.4 Nový postup pro výběh série navrhuje natisknout určité specifické informace na prohlášení o shodě každého jednotlivého dotčeného vozidla, což je ale nepraktické, protože prohlášení o shodě se obvykle tiskne před vstupem vozidla na trh, a není tedy možné později přidávat další údaje, ani to není efektivní, jelikož neprodaná vozidla nelze od počátku identifikovat. Pokud by bylo v určitou dobu zapotřebí více informací pro vybraný počet vozidel, pak může výrobce v souladu se stávajícím postupem poskytnout zvláštní dokument.

5.5 Návrh počítá s tím, že schvalovací orgány budou mít tři měsíce na zpracování žádosti o vnitrostátní schválení typu vozidel vyráběných v malých sériích a na rozhodnutí, zda ji schválí či nikoliv. To se jeví jako přílišné zdržení, a to zejména pro malé a střední podniky, a mohlo by být zkráceno na dva měsíce.

V Bruselu dne 25. května 2016

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Georges DASSIS
