

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletrre a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről**

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

(2016/C 303/11)

**Előadó: Jan SIMONS**

2016. február 4-én az Európai Parlament, 2016. február 11-én pedig a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 114. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletrre a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről*

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

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2016. május 10-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2016. május 25–26-án tartott, 517. plenáris ülésén (a május 25-i ülésnapon) 157 szavazattal 2 ellenében, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## **1. Következtetések és ajánlások**

1.1 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság javaslatát és azon szándékát, hogy növelje a gazdasági, környezeti és társadalmi célok elérését szolgáló jogi keret hatékonyságát, hozzájárulva a függetlenség és az elszámoltathatóság fokozásához a rendszer keretében. Hangsúlyozni kell azonban a kiegyensúlyozott jogszabályok alkotásának fontosságát és a költséghatékony intézkedések meghozatalának szükségességét.

1.2 Annak érdekében, hogy csökkentsük az egyes tagállamok közötti különbségeket az értelmezés és az alkalmazás szigorúságának tekintetében, az EGSZB támogatja azt a javaslatot, hogy irányelv helyett rendelet megalkotására kerüljön sor. Az EGSZB határozottan javasolja, hogy szükség esetén a jövőben a belső piaccal kapcsolatos valamennyi szabály esetén így járjanak el.

1.3 A felülvizsgálati folyamat keretében számos jogszabály elfogadására és több határidő összehangolására kerül sor. Arra kérjük az Európai Bizottságot, a Parlamentet és a Tanácsot, hogy mielőbb fogadjon el egy megfelelő és ambiciózus ütemtervet a felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok elfogadására. Ilyen ütemterv jelenleg még nem létezik.

1.4 A részletes piacfelügyeleti előírások célja, hogy hatékonyan kizárják erről a specifikus piacról a nem megfelelő termékeket. Ugyanakkor eredményes és költséghatékony intézkedéseket kell bevezetni, különösen olyanokat, amelyek hatással vannak a piaci műveletekre és a termékek költségére. Alapvetően fontos a valamennyi érintett fél, különösen a tagállami tevékenységek közötti koordináció és együttműködés hatékony és zökkenőmentes rendszere.

1.5 Habár a műszaki szolgálatok kijelölésének, időszakos ellenőrzésének és működésének tökéletesítése valóban fontos, számos olyan terhes és fölösleges követelményt javasolnak, amelyek mind a hatóságok, mind a gyártók számára anélkül növelnék a költségeket és a határidőket, hogy bármely tényleges előnnyel járnának.

1.6 Részletesebb eljárásokat kell meghatározni a jóváhagyási tanúsítványok időbeli érvényességére vonatkozó új elképzelés hatékonyabb bevezetése érdekében.

1.7 Az EGSZB üdvözli a kis- és középvállalkozásokra, valamint a részpiacokra, az alkatrészekre és az alkotóelemekre vonatkozó eljárások és követelmények további pontosítását és egyszerűsítését. Javasolja továbbá a biztonsági és környezeti teljesítményt befolyásoló utópiaci termékek típusjóváhagyásának megfelelő figyelembevételét és szabályozását.

## 2. Bevezetés és háttér

2.1 Az autóipar kiemelkedő szerepet játszik az Unió gazdaságában. 2012-ben 2,3 millió közvetlen és 9,8 millió közvetett munkahelyet biztosított. A járművek eredeti alkotóelemeinek és technológiáinak hozzávetőleg 75 %-a származik független beszállítóktól. A teljes árbevétel 859 milliárd eurót tett ki, amely az EU bruttó hazai termékének 6,4 %-át képviseli.

2.2 Az uniós típusjóváahagyási rendszer jogi keretét a 2007/46/EK irányelv<sup>(1)</sup> határozza meg, amely az új járművek, pótkocsik és rendszereik, valamint alkotóelemeik jóváahagyására vonatkozó eljárásokat állapítja meg a biztonsági és környezetvédelmi normák biztosítása érdekében. Hetven specifikus műszaki előírásra van szükség, amelyek közül több az Egyesült Nemzetek által létrehozott nemzetközi szabályozás.

2.3 A piacfelügyeletre vonatkozó általános rendelkezéseket a 2008/765/EK rendeletnek<sup>(2)</sup> megfelelően kell alkalmazni.

2.4 Az Európai Bizottság már 2010-ben megkezdte a gépjárművek típusjóváahagyására vonatkozó jogi keret felülvizsgálatát.

2.5 A jelenlegi jogi keretet élesen bírálják azóta, hogy 2015 szeptemberében kiderült: a Volkswagen „kiiktató eszközöket”, azaz különleges típusú szoftvert alkalmazott a kibocsátási előírások megkerülésére. Az Európai Bizottság 2016-ban felhívta a figyelmet arra, hogy a jelenlegi jogi keret harmonizált átültetését és érvényesítését biztosító mechanizmusok nem eléggé erőteljesek, és hogy a tagállamok között a szabályok értelmezése és alkalmazása tekintetében meglévő különbségek az irányelv fő céljait ásták alá.

2.6 Az Európai Bizottság e javaslattal kapcsolatban végzett hatásvizsgálata megállapítja, hogy a nem megfelelő járművek és alkatrészek óriási, akár évi 12 milliárd eurós költségekhez is vezethetnek.

## 3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 A (2010-ben lefolytatott) nyilvános konzultáció, a hatásvizsgálat, a célravezetőségi vizsgálat (2013), valamint az Európai Bizottság „CARS 2020: Cselekvési terv a versenyképes és fenntartható európai gépjárműiparért” című közleményének (2012) következtetései az autóipari termékek uniós piacfelügyeletére vonatkozó eljárások felülvizsgálatának szükségességére hívják fel a figyelmet, annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi jármű és alkatrész megfeleljen a jogszabályi követelményeknek, ezzel egy időben csökkentve az adminisztratív terheket, támogatva az innovatív termékekkel kapcsolatos kutatást és fejlesztést, valamint elősegítve a nemzetközi harmonizációt és figyelembe véve a kis- és középvállalkozások szükségleteit.

3.2 A javaslat három cél elérését fogja elősegíteni:

- a forgalomba hozandó járművek vizsgálata függetlenségének és minőségének növelése,
- a piacfelügyeleti rendszer hatékonyságának növelése az új vagy már közlekedő járművek, illetve alkatrészek ellenőrzése révén,
- a típusjóváahagyási rendszer megerősítése, erőteljesebb uniós felügyelettel.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008. július 9-i 765/2008/EK rendelete a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 30. o.).

3.3 Az Európai Bizottság, több intézkedés között, a javadalmazási rendszer megváltoztatását javasolja a laboratóriumok és a gyártók közötti pénzügyi összefonódások elkerülése érdekében, amelyek összeférhetlenséghez vezethetnek, és veszélyeztethetik a vizsgálatok függetlenségét. A javaslat szigorúbb teljesítménykövetelményeket is meghatároz e műszaki szolgálatokat illetően, amelyeket rendszeresen és függetlenül kellene auditálni kijelölésük elnyerése és megőrzése érdekében. A nemzeti típusjóváahagyási hatóságokat partneri felülvizsgálati eljárásnak kell alávetni annak biztosítása érdekében, hogy a vonatkozó szabályokat az Unióban mindenütt végrehajtsák és szigorúan érvényesítsék.

3.4 Ez a javaslat az új és már közlekedő járművek és azok alkatrészei helyszíni ellenőrzésének kezelésére és koordinálására vonatkozó rendszert határoz meg, és ellenőrzések végzésére, valamint visszahívások kezdeményezésére hatalmazza fel az Európai Bizottságot.

#### 4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB egészében véve üdvözli az Európai Bizottság javaslatát, és hangsúlyozza annak fontosságát, hogy kiegyensúlyozott jogszabály szülessen. E javaslat eredményeképpen költséghatékony intézkedések kerülnek meghozatalra, amelyek:

- egyenlőbb, a piaci szolgáltatók számára a tisztességes versenyt biztosító versenyfeltételeket tesznek lehetővé,
- megerősítik a fogyasztók és a környezet védelmét a közúti balesetekhez és a rossz levegőminőséghez hozzájáruló nem megfelelő termékekkel szemben,
- gondosan számba veszik a kis- és középvállalkozások szükségleteit,
- hozzájárulnak a fogyasztók e piaci szektorba vetett bizalmának visszanyeréséhez.

4.2 Figyelmet érdemel az új követelmények és eljárások bevezetésének ütemezése, amely elegendő átfutási időt biztosít a hatóságoknak és a gyártóknak az alkalmazkodáshoz. Az ütemezést teljes mértékben össze kell hangolni valamennyi felhatalmazáson alapuló jogi aktussal és végrehajtási aktussal is, amelyeket az Európai Bizottság a közeljövőben elfogad.

4.3 Újra hangsúly kerül a piacfelügyeletre, és ehhez új előírásokat vezetnek be e piaci szektor különleges helyzetének kezelésére. Ugyanakkor lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy elkerüljük a többé-kevésbé egyforma ellenőrzések és a hasonló információkra vonatkozó kérések túlburjánzását, továbbá a piaci torzulások, illetve a túlzott többletterhek és költségek megakadályozása céljából a piacfelügyelettel kapcsolatos eszközöket piaci árakon kellene beszerezni; e tekintetben valamennyi érintett fél (piacfelügyeleti hatóság, piaci szereplők, gyártó, típusjóváahagyási hatóság) között erőteljes és hatékony koordinációt és együttműködést kell megvalósítani, figyelembe véve az Európában és/vagy Európán kívül megvalósuló legjobb gyakorlatokat is.

4.4 Az EGSZB támogatja azt a célt is, hogy növeljék a típusjóváahagyási keretrendszer hatékonyságát a tagállamok között az értelmezés és az alkalmazás szigorúsága tekintetében meglévő különbségek csökkentése révén, és szilárdabbá tegyék a jogi keret egészét. Az első előrelépést a 2007/46/EK irányelvről a jogi eszközként megfelelőbbnek ítélt uniós rendeletre való áttérésre vonatkozó javaslat jelenti. Az EGSZB határozottan javasolja, hogy szükség esetén a jövőben a belső piaccal kapcsolatos valamennyi szabály esetén így járjanak el.

4.4.1 A javaslat nagy hangsúlyt fektet a típusjóváahagyó hatóságok által vizsgálati laboratóriummá kinevezett műszaki szolgálat(ok) kijelölését és időszakos ellenőrzését szolgáló eljárások tökéletesítésre. Ezt pozitív lépésként kell értékelni. Ugyanakkor a javaslat azzal a kockázattal jár, hogy olyan terhes és fölösleges követelményeket állapítanak meg, amelyek tényleges haszon nélkül növelik a költségeket és a késedelmeket, ami feltehetőleg nem megfelelő végrehajtáshoz vezetne. Ezen túlmenően a műszaki szolgálatok képzésének túlzott ellenőrzése, ideértve a különböző tagállamokban működő hatóságok közötti kettős vagy keresztellenőrzéseket, valamint a javasolt vizsgálatok gyakorisága nem tűnik költséghatékonynak, és ellentétes lehet az ENSZ-EGB jóváahagyási rendszerével.

4.4.2 A típusbizonyítványok érvénytelenítésére vonatkozó, jóval merevebb és szigorúbb szabályok, különösen a kisebb vagy az adminisztratív meg nem felelés esetén, ellentétesek a „minőségi jogalkotás” elveivel, és nem vezethetnek – mint ahogyan az a mostani javaslatban szerepel – a termékértékesítés megszakításához.

4.4.3 A javasolt nemzeti díjrendszer – amely előírja, hogy a tagállamoknak miként kell beszedniük és kezelniük a típusjóváahagyási tevékenységekből származó bevételeket – aránytalanul tűnik, és fennáll annak a veszélye, hogy kisebb, hatékony szolgáltatást nyújtani képtelen hatóságok jönnek létre.

4.5 Teljesen új koncepció vonatkozik a típusbizonyítványok időbeli érvényességére, amelyek 5 év után lejárnának, és megújításuk feltétele lenne, hogy a típusjóváahagyó hatóság tanúsítsa, hogy továbbra is megfelelnek az alkalmazandó szabályoknak. Ez az új intézkedés hatékonyan elősegítheti az „érvénytelen” típusbizonyítványok számának csökkentését, de az ilyen bizonyítványok – amelyek több száz, különböző érvényességi idejű és különböző alkatrész- vagy alkotóelem-beszállítóhoz kapcsolódó altanúsítványt tartalmaznak – rendkívüli összetettsége és kiterjedt jellege miatt a javaslatban szereplőnél részletesebb és erőteljesebb eljárásokra van szükség.

4.5.1 Világossá kellene tenni, hogy ezek az eljárások vonatkoznak-e, és ha igen, miként vonatkoznak azoknak az alkotóelemeknek vagy rendszereknek a jóváahagyására is, amelyek estében az ENSZ (EGB) keretében kibocsátott típusjóváahagyásokat csak a megfelelő jogi keretben lehet szabályozni.

4.6 A járművekre vonatkozó stratégiák és specifikus működési paraméterek – amelyek befolyásolhatják a biztonsági és környezeti teljesítményt – alaposabb ismerete érdekében a javaslat arra kötelezi a gyártókat, hogy minden szoftverhez és algoritmushoz teljes körű hozzáférést biztosítsanak a típusjóváahagyó hatóság számára. Ezek a követelmények túlságosan általánosak, ezért részletesebb, a különböző esetekre vonatkozó előírásokra van szükség, amelyek egyértelművé teszik, hogy az ipari adatok bizalmas kezelésére vonatkozó követelményeket minden esetben be kell tartani.

4.7 A javaslat a kis- és középvállalkozásokra, valamint a résipiaci termékekre hatást gyakorló eljárásokat és követelményeket kívánja felülvizsgálni. Az EGSZB üdvözli az alábbiakkal kapcsolatos eljárások egyértelművé tételére és további egyszerűsítésére vonatkozó szándékot:

- az egymást követő fázisokban, két vagy több gyártó által készített, úgynevezett „többlépcsős előállítású járművek”,
- egy vagy több egyedi járműre vonatkozó egyedi jóváahagyások,
- kis nemzeti szériák, nemzeti szintű korlátozott gyártáshoz,
- buszok és tehergépkocsik kis uniós szériái uniós szintű korlátozott gyártáshoz (a személygépkocsik és a kisteherautók már a kisszeriás EU-jóváahagyás hatálya alá tartoznak).

4.7.1 Az EGSZB javasolja továbbá a biztonsági és környezeti teljesítményt befolyásoló utóipiaci termékek típusjóváahagyásának megfelelő figyelembevételét és szabályozását.

## 5. Részletes megjegyzések

5.1 A „kifutó sorozatú járművek” esetében alkalmazott eljárás a kereskedelmi okokból nem értékesített járművek regisztrációjának lehetővé tételéhez szükséges, amelyek típusjóváahagyása az új előírásoknak való megfelelés műszaki akadályai miatt lejárt. Ez az eljárás már létezik, de minden egyes tagállamnak jogot biztosít arra, hogy önállóan járjon el. Az EGSZB különösen üdvözli az eljárás uniós szintű harmonizálására vonatkozó javaslatot, ám a javasolt jogszabály továbbra is feljogosítja a tagállamokat arra, hogy elutasítsák vagy korlátozzák az eljárást. Kizárólag egy valóban uniós szintű eljárás biztosíthatja az EU egységes piacának fenntartásához szükséges biztonságot és stabilitást.

5.1.1 A „kifutó sorozatú járművekre” vonatkozó szövegrész további pontosításokra és szerkesztési javításokra szorul, a határidőket pedig tovább lehetne egyszerűsíteni a teljes piachoz viszonyítva viszonylag csekély értékesítési mennyiségekre gyakorolt gazdasági hatás csökkentése érdekében.

5.2 Az elektronikus „megfelelőségi nyilatkozat” egyes tagállamokban már létezik, és egy egész Európát átfogó projekt, az „EReg” keretében most véglegesítik azt az eljárást, amellyel elektronikus úton, papíralapú dokumentumok nélkül lehet regisztrálni a járműveket. Két rendszer, az európai típusjóváahagyási adatszerezrendszer (ETAES) és az ENSZ típusjóváahagyási adatszerez-adatbázisa (DETA) elektronikus úton archiválja a típusbizonyítványokat. Célszerű lett volna, ha az Európai Bizottság javaslata ösztönzőt is tartalmaz arra, hogy az elektronikus bejelentéssel, a típusjóváahagyási információk és regisztrációs adatok cseréjével kapcsolatos harmonizált eljárásokat mielőbb bevezessék egyetlen közös uniós elektronikus adatbázisba, nyilvános hozzáféréssel, az ipari információk bizalmas kezelése mellett. Ez a hatóságok, a gyártók és a fogyasztók számára kevesebb bürokráciát, alacsonyabb költségeket, időmegtakarítást és környezeti előnyöket jelentene.

5.3 A jogszabály felülvizsgálata nincs összhangban a jelenlegi, immár hosszú évek óta alkalmazott számozási és tételazonosítási rendszerrel. A számozási rendszer megváltoztatása nem indokolt, komoly komplikációt jelentene, és a bürokrácia növekedését okozná mind a hatóságok, mind a gyártók számára, továbbá valószínűsíthető, hogy emiatt több hiba is felmerülne, melyek magasabb költségekhez és késedelmekhez vezethetnek. Egy típusjóváahagyási ügyirat több száz oldalnyi információt is tartalmazhat, több ezer számozott sorral.

5.4 A „kifutó sorozatú járművekre” vonatkozó új eljárás által javasoltak szerint egyes specifikus információkat minden egyes érintett jármű megfeleléségi nyilatkozatára rányomtatnának, ez azonban nem tekinthető sem praktikus, sem hatékony megoldásnak, mivel a megfeleléségi nyilatkozatot általában a jármű forgalomba hozatala előtt nyomtatják ki, így azt későbbi fázisban nem lehet további adatokkal kiegészíteni, és a nem értékesített járműveket nem lehet kezdettől fogva azonosítani. Amennyiben egy adott időpontban meghatározott számú gépkocsira vonatkozóan több információra lenne szükség, a gyártó külön dokumentumot állíthat ki, a jelenlegi eljárással összhangban.

5.5 A javaslat szerint a típusjóváahagyó hatóságok három hónapot kapnának a kis sorozatban gyártott járművek nemzeti szintű jóváahagyása iránti kérelem elkészítésére, illetve annak eldöntésére, hogy azt elfogadják-e vagy sem. Ezt a határidőt, amely alighanem túlságosan hosszú – különösen a kisvállalkozások számára –, két hónapra lehetne csökkenteni.

Kelt Brüsszelben, 2016. május 25-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Georges DASSIS