

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros

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

(2016/C 303/11)

Pranešėjas: Jan SIMONS

Europos Parlamentas, 2016 m. vasario 4 d., ir Taryba, 2016 m. vasario 11 d., vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 114 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros pasiūlymo

(COM(2016) 31 final – 2016/0014 (COD)).

Bendrosios rinkos, gamybos ir vartojimo skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2016 m. gegužės 10 d. priėmė savo nuomonę.

517-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2016 m. gegužės 25–26 d. (gegužės 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 157 nariams balsavus už, 2 – prieš ir 2 susilaikius.

1. Išvados ir pasiūlymai

1.1 EESRK palankiai vertina EK pasiūlymą, kuriuo siekiama pagerinti teisinės sistemos veiksmingumą, kad būtų pasiekti ekonominiai, aplinkosaugos ir socialiniai tikslai, padedantys skatinti nepriklausomumą ir atskaitomybę sistemoje. Tačiau reikėtų pabrėžti gerai subalansuotų teisės aktų kūrimo svarbą, taip pat būtinybę nustatyti veiksmingas ekonomiškai efektyvias priemones.

1.2 Siekiant sumažinti reikalavimų aiškinimo ir taikymo griežtumo skirtumus valstybėse narėse, EESRK pritaria siūlymui direktyvą pakeisti reglamentu. EESRK primygtinai siūlo ateityje, kai tinkama, tą patį daryti su visomis vidaus rinkos taisyklėmis.

1.3 Ši peržiūra susijusi su daugelio teisėkūros procedūra priimtų aktų patvirtinimu ir galutinių terminų suderinimu. Komisija, Parlamentas ir Taryba raginami patvirtinti deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų tinkamą ir plataus užmojo tvarkaraštį, kurio šiuo metu nėra.

1.4 Išsamiais rinkos priežiūros reikalavimais siekiama veiksmingai pašalinti reikalavimų neatitinkančius gaminius iš šios specifinės rinkos. Tačiau svarbu įgyvendinti veiksmingas ir ekonomiškai efektyvias priemones, ypač tas, kurios daro poveikį rinkos operacijoms ir gaminio savikainai. Labai svarbu sukurti veiksmingą ir nesudėtingą sistemą, skirtą visų dalyvaujančių šalių, pirmiausia valstybių narių, veiklai koordinuoti ir joms bendradarbiauti.

1.5 Techninių tarnybų paskyrimo, reguliaraus jų atitikties ir veiklos vertinimo tobulinimas yra teigiami aspektai, tačiau siūloma nemažai apsunkinančių ir perteklinių reikalavimų, dėl kurių administracijos ir gamintojai patirtų didesnes sąnaudas ir vėlavimus, tačiau jokios realios naudos jie neatneštų.

1.6 Reikėtų nustatyti išsamesnes procedūras, skirtas veiksmingiau diegti naują patvirtinimo sertifikatų galiojimo trukmės koncepciją.

1.7 EESRK palankiai vertina tolesnį procedūrų ir reikalavimų, darančių poveikį mažosioms ir vidutinėms įmonėms, taip pat nišinėms, atsarginių dalių ir komponentų rinkoms, išaiškinimą ir supaprastinimą. Komitetas taip pat rekomenduoja tinkamai apsvarstyti ir reglamentuoti saugai ir aplinkosauginiam veiksmingumui poveikį darančių atsarginių dalių tipo patvirtinimo procedūras.

2. Įžanga ir bendrosios aplinkybės

2.1 Automobilių pramonė yra vienas svarbiausių ES ekonomikos sektorių. 2012 m. šiame sektoriuje buvo 2,3 mln. tiesioginių darbo vietų ir 9,8 mln. netiesioginių darbo vietų. Apie 75 % transporto priemonėms skirtų originalios įrangos komponentų ir technologijų tiekia nepriklausomi tiekėjai. Šio sektoriaus apyvarta siekia 859 mlrd. eurų ir sudaro 6,4 % ES bendrojo vidaus produkto.

2.2 ES tipo patvirtinimo sistemos teisinis pagrindas yra Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB⁽¹⁾, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus, siekiant užtikrinti saugos ir aplinkosaugos standartus. Reikalingi septynioliosdešimt konkrečių techninių reglamentų, kurių daugelis yra Jungtinių Tautų parengtos tarptautinės taisyklės.

2.3 Bendrosios nuostatos dėl rinkos priežiūros taikomos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008⁽²⁾.

2.4 Motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo teisinės sistemos peržiūrą Komisija pradėjo dar 2010 m.

2.5 Nuo 2015 m. dabartinė sistema buvo itin kritikuojama, paaiškėjus, kad *Volkswagen* naudojo „išderinimo įtaisus“ – specialią programinę įrangą, skirtą apeiti su išmetamais teršalais susijusius reikalavimus. 2016 m. Komisija nurodė, kad dabartinės teisinės sistemos „suderinto įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo mechanizmai nepakankamai patikimi“ ir kad valstybėms narėms „skirtingai aiškinant ir taikant taisykles, buvo pakenkta pagrindiniams direktyvos tikslams“.

2.6 Komisijai vertinant šio pasiūlymo poveikį nustatytos labai didelės sąnaudos reikalavimų neatitinkančioms transporto priemonėms ir dalims, kurios gali iš viso siekti iki 12 mlrd. eurų per metus.

3. Komisijos pasiūlymas

3.1 Pagrindinėse 2010 m. surengtų viešų konsultacijų, poveikio vertinimo ir tinkamumo patikrinimo (2013 m.) išvadose, taip pat Komunikato „CARS 2020: stiprios, konkurencingos ir tvarios Europos automobilių pramonės veiksmų planas“ (2012 m.) išvadose raginama peržiūrėti ES rinkai pateikiamų automobilių pramonės produktų priežiūros tvarką, siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės ir dalys atitiktų reglamentavimo reikalavimus, kartu apribojant administracinę naštą, remiant mokslinius tyrimus ir inovatyvių produktų kūrimą, skatinant tarptautinį derinimą ir atsižvelgiant į mažųjų ir vidutinių įmonių poreikius.

3.2 Šiuo pasiūlymu bus siekiama trijų tikslų:

- sustiprinti pateikiamų rinkai transporto priemonių bandymų nepriklausomumą ir kokybę,
- pagerinti rinkos priežiūros sistemos veiksmingumą, kontroliuojant naujas arba keliuose jau naudojamas transporto priemones ir dalis,
- tipo patvirtinimo sistemą sustiprinti griežtesne ES priežiūra.

⁽¹⁾ 2007 m. rugsėjo 5 d. Direktyva 2007/46/EB (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

⁽²⁾ 2008 m. liepos 9 d. Reglamentas (EB) Nr. 765/2008 (OL L 218, 2008 8 13, p. 30).

3.3 Be kitų priemonių, Komisija siūlo keisti atlyginimų sistemą, kad būtų išvengta bandymų laboratorijų bei gamintojų finansinių sąsajų, dėl kurių galėtų kilti interesų konfliktų ir būtų pakenkta bandymų nepriklausomumui. Šiame pasiūlyme taip pat numatyti griežtesni šių techninių tarnybų veiklos rezultatų vertinimo kriterijai; siekiant gauti paskyrimą ir jį išlaikyti, joms turėtų būti reguliariai atliekamas nepriklausomas auditas. Siekiant užtikrinti, kad atitinkamos taisyklės būtų tvirtai įgyvendinamos ir vykdomos visoje ES, bus atliekamos nacionalinių tipo patvirtinimo institucijų tarpusavio peržiūros.

3.4 Šiuo pasiūlymu nustatoma naujų ir keliuose jau naudojamų transporto priemonių ir dalių patikrinimų vietoje valdymo ir koordinavimo schema ir Komisijai suteikiami įgaliojimai vykdyti patikrinimus ir inicijuoti pašalinimą iš rinkos.

4. Bendrosios pastabos

4.1 Apskritai EESRK palankiai vertina Europos Komisijos pasiūlymą ir pabrėžia būtinybę užtikrinti, kad teisės aktai būtų suderinti. Įgyvendinus šį pasiūlymą bus galima sukurti ekonomiškai naudingas priemones, kurios padėtų:

- užtikrinti vienodas sąlygas, kad rinkoje esantys veiklos vykdytojai galėtų pasinaudoti sąžiningos konkurencijos teikiama nauda,
- geriau apsaugoti vartotojus ir aplinką nuo reikalavimų neatitinkančių gaminių, dėl kurių įvyksta eismo įvykiai ir blogėja oro kokybė,
- atidžiai apsvarstyti mažųjų ir vidutinių įmonių poreikius,
- susigrąžinti vartotojų pasitikėjimą šiuo rinkos sektoriumi.

4.2 Vienas dėmesio reikalaujantis aspektas yra naujų reikalavimų ir procedūrų įvedimo tvarkaraštis, suteiksiantis administracijoms ir gamintojams pakankamai laiko prisitaikyti. Šis tvarkaraštis taip pat turėtų būti visiškai suderintas su visais susijusiais deleguotaisiais ir įgyvendinimo aktais, kuriuos Komisija priims artimiausioje ateityje.

4.3 Iš naujo skiriamas dėmesys rinkos priežiūrai ir nustatyti nauji reikalavimai yra skirti spręsti konkrečias šio rinkos sektoriaus problemas. Tačiau būtina imtis veiksmų siekiant išvengti palyginamos kontrolės didinimo ir daugkartinių prašymų pateikti panašią informaciją, siekiant išvengti rinkos iškraipymų ir pernelyg didelės naštos ar sąnaudų, o gaminiai, susiję su rinkos priežiūra, turėtų būti įgyjami už rinkos kainą; šiuo atžvilgiu turi būti įdiegta tvirta ir veiksminga visų susijusių šalių (rinkos priežiūros institucijų, rinkos dalyvių, gamintojų, tipo patvirtinimo institucijų) tarpusavio derinimo ir bendradarbiavimo sistema, nepamirštant atsižvelgti ir į geriausios patirties pavyzdžius Europoje ir (arba) už jos ribų.

4.4 EESRK remia iškeltą tikslą skatinti tipo patvirtinimo sistemos veiksmingumą, mažinant reikalavimų aiškinimo ir taikymo griežtumo skirtumus valstybėse narėse, ir siekti sukurti kuo patikimesnę teisinę sistemą. Pirmasis žingsnis šia kryptimi yra siūlymas Direktyvą 2007/46/EB pakeisti šiuo atveju tinkamiausia teisine ES reglamentavimo priemone. EESRK primygtinai siūlo ateityje, kai tinkama, tą patį daryti su visomis vidaus rinkos taisyklėmis.

4.4.1 Pasiūlyme didelis dėmesys skiriamas techninės (-ių) tarnybos (-ų), kurią (-ias) kaip bandymų laboratoriją (-as) paskyrė tipo patvirtinimo institucija, paskyrimo ir reguliaraus atitikties vertinimo procedūros tobulinimui. Tai gali būti laikoma teigiamu aspektu. Tačiau kyla pavojus, kad šiuo pasiūlymu bus nustatyti apsunkinantys ir pertekliniai reikalavimai, dėl kurių bereikalingai padidės sąnaudos ir bus vilkinamas laikas, o tai gali lemti netinkamą įgyvendinimą. Be to, skirtingų valstybių narių institucijos vykdo pernelyg daug techninių tarnybų kvalifikacijos patikrinimų, įskaitant dvigubas arba kryžmines patikras, taip pat siūlomas patikrų dažnis, atrodo, nėra ekonomiškai ir gali prieštarauti JT EEK patvirtinimo sistemai.

4.4.2 Žymiai griežtesni principai, taikomi tipo patvirtinimo sertifikatų panaikinimui, ypač nedidelės ar administracinės neatitikties atveju, regis, prieštarauja „gero reglamentavimo“ principams ir neturėtų sukelti, kaip dabar siūloma, gaminio pardavimų pritrūkio.

4.4.3 Siūloma nacionalinių mokesčių struktūra, kuria nustatoma, kaip valstybės narės turėtų surinkti ir tvarkyti už tipo patvirtinimo veiklą gautas pajamas, atrodo neproporcinga ir kelia pavojų mažesnėms institucijoms, kurios nepajėgs pasiūlyti vertingų paslaugų.

4.5 Visiškai nauja koncepcija susijusi su tipo patvirtinimo sertifikato galiojimo trukme, kuri pasibaigtų po penkerių metų, numatant galimybę pratęsti, jei tipo patvirtinimo institucija patvirtina, kad jis vis dar atitinka taikomoms taisyklėms. Ši nauja priemonė gali veiksmingai padėti sumažinti „negaliojančių“ sertifikatų skaičių, tačiau itin sudėtingas ir platus tokių sertifikatų pobūdis, apimantis šimtus papildomų sertifikatų su skirtinga galiojimo trukme, kurių kiekvienas susijęs su skirtingu dalių ar komponentų tiekėju, reikalauja išsamesnių ir patikimesnių, nei pateikta pasiūlyme, procedūrų.

4.5.1 Turėtų būti paaiškinta, ar ir kaip šios procedūros susijusios ir su komponentų ar sistemos patvirtinimu, kurių tipo patvirtinimai, suteikti pagal Jungtinių Tautų sistemą (JT EEK), bet kuriuo atveju gali būti reglamentuojami tik pagal atitinkamą teisinę sistemą.

4.6 Siekiant didinti transporto priemonių strategijų ir konkrečių veikimo parametrų, turinčių įtakos saugumui ir aplinkosauginiam veiksmingumui, žinomumą, šiame pasiūlyme gamintojai įpareigojami tipo patvirtinimo institucijai suteikti nevaržomą prieigą prie programinės įrangos ir algoritmų. Šie reikalavimai yra gana platus, todėl reikia išsamesnių nurodymų, skirtų įvairiems atvejams, ir aiškiai nustatančių, kad visada turi būti laikomasi gamybinių paslapčių praktikos.

4.7 Šiuo pasiūlymu siekiama peržiūrėti procedūras ir reikalavimus, turinčius poveikio mažosioms ir vidutinėms įmonėms bei nišiniams gaminiams. EESRK palankiai vertina ketinimus toliau tikslinti ir paprastinti procedūras, susijusias su:

- „daugiaetapio surinkimo transporto priemonėmis“, kurias atskirais etapais sukomplektavo du arba daugiau gamintojų,
- individualiais patvirtinimais, išduodamais konkrečiai (-ioms) transporto priemonei (-ėms),
- nacionalinėmis mažomis serijomis, skirtomis ribotai gamybai nacionaliniu lygmeniu,
- ES mažomis autobusų ir sunkvežimių serijomis, skirtomis ribotai gamybai Europos lygmeniu (lengviesiems automobiliams ir furgonams jau taikomas ES mažomis serijomis gaminamų transporto priemonių patvirtinimas).

4.7.1 EESRK taip pat rekomenduoja tinkamai apsvastyti ir reglamentuoti saugai ir aplinkosauginiam veiksmingumui poveikį darančių atsarginių dalių tipo patvirtinimo procedūras.

5. Konkrečios pastabos

5.1 „Serijos pabaigos“ procedūra reikalinga tam, kad būtų galima užregistruoti transporto priemones, kurios dėl komercinių priežasčių lieka neparduotos, o jų tipo patvirtinimas nustojo galioti dėl techninių priežasčių, dėl kurių tos transporto priemonės neatitinka naujo tipo patvirtinimo reikalavimų. Ši procedūra jau sukurta, tačiau kiekvienai valstybei narei suteikiama teisė veikti savarankiškai. EESRK ypač palankiai vertina pasiūlymą suderinti procedūrą Europos lygmeniu, tačiau pasiūlytame tekste valstybėms narėms vis dar suteikiama teisė atmesti ar apriboti procedūrą. Tik iš tiesų europietiška procedūra gali užtikrinti tikrumą ir stabilumą, kurie būtini siekiant išlaikyti ES bendrąją rinką.

5.1.1 „Serijos pabaigos“ tekstui reikia papildomo paaiškinimo ir redakcinių pataisymų, o laiko apribojimai galėtų būti supaprastinti, siekiant sumažinti ekonominį poveikį pardavimų apimčiai, kuri yra santykinai nedidelė, palyginti su visa rinka.

5.2 Kai kuriose valstybėse narėse jau naudojamas elektroninis „atitikties liudijimas“, o visos Europos mastu vykdamas projektą „EReg“ jau baigiama rengti transporto priemonių elektroninės registracijos procedūra be popierinių dokumentų. Elektroniniam tipo patvirtinimo sertifikatų archyvavimui naudojamos dvi sistemos: Europos tipo patvirtinimo mainų sistema (angl. ETAES) ir Jungtinių Tautų tipo patvirtinimo dokumentų mainų duomenų bazė (angl. DETA). Būtų buvę tikslinga Komisijai į savo pasiūlymą įtraukti paskatą skubiai įvesti suderintą Europos procedūrą, skirtą tipo patvirtinimo informacijos ir registracijos duomenų perdavimui į vieną bendrą ES elektroninių duomenų bazę ir mainams elektroniniu būdu, kuri būtų viešai prieinama tiek, kiek leidžia gamybinių paslapčių laikymosi praktika, kuri padėtų sumažinti biurokratizmą, taip pat sutaupyti administracijų, gamintojų ir vartotojų sąnaudas bei laiką ir būtų naudinga aplinkai.

5.3 Peržiūrimo teisės akto tekste nesilaikoma dabartinės jau daugelį metų naudojamos numeravimo ir objekto identifikavimo sistemos. Numeravimo sistemos pakeitimas yra nepagrįstas ir sukeltų didelių sunkumų bei dar labiau padidintų biurokratinę naštą administracijoms ir gamintojams, todėl galima pagrįstai numatyti, kad keletas klaidų, galinčių kilti dėl šios priežasties, gali lemti didesnes sąnaudas ir gaištą. Tipo patvirtinimo dokumentaciją lengvai gali sudaryti šimtai puslapių informacijos su tūkstančiais sunumeruotų eilučių.

5.4 Naujojoje „serijos pabaigos“ procedūroje siūloma kiekvienos atitinkamos transporto priemonės atitikties liudijime spausdinti tam tikrą konkrečią informaciją, tačiau tai nėra praktiška, kadangi paprastai atitikties liudijimai spausdinami prieš transporto priemonę patenkant į rinką, todėl yra neįmanoma vėliau jų papildyti kitais duomenimis, be to, yra neveiksminga, nes negalima iš anksto nustatyti, kurios transporto priemonės liks neparduotos. Jei tam tikru metu prireiktų daugiau informacijos apie pasirinktas transporto priemones, tuomet, atsižvelgiant į dabartinę procedūrą, gamintojas galėtų pateikti atskirą dokumentą.

5.5 Siūloma tipo patvirtinimo institucijoms suteikti trijų mėnesių laikotarpį, skirtą parengti paraišką dėl nacionalinio mažų serijų patvirtinimo ir nuspręsti dėl jo pripažinimo arba nepripažinimo. Toks laikotarpis, atrodo, būtų per didelė gaištis, ypač mažosioms įmonėms, ir galėtų būti sutrumpintas iki dviejų mėnesių.

2016 m. gegužės 25 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Georges DASSIS*
