

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective**

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

(2016/C 303/11)

**Raportor: domnul Jan SIMONS**

La 4 și la 11 februarie 2016, în conformitate cu articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Parlamentul European și, respectiv, Consiliul au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de regulament al Parlamentului European și a Consiliului pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și a remorcilor acestora, precum și a unor sisteme, componente și unități tehnice separate destinate acestor tipuri de vehicule*

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

Secțiunea pentru piața unică, producție și consum, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 10 mai 2016.

În cea de a 517-a sesiune plenară, care a avut loc la 25 și 26 mai 2016 (ședința din 25 mai), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 157 de voturi pentru, 2 voturi împotriva și 2 abțineri.

## **1. Concluzii și recomandări**

1.1. CESE salută propunerea CE și obiectivul ei de a îmbunătăți eficacitatea cadrului juridic pentru realizarea obiectivelor economice, de mediu și sociale, contribuind la stimularea independenței și responsabilității sistemului. Cu toate acestea, ar trebui subliniată importanța creării unei legislații echilibrate, precum și nevoia de a se impune măsuri eficiente din perspectiva cost-beneficii.

1.2. Pentru a se reduce diferențele de interpretare și de strictete în aplicare dintre statele membre, CESE sprijină propunerea de a se trece de la o directivă la un regulament. CESE recomandă cu convingere aplicarea aceleiași strategii pe viitor în cazul tuturor normelor privind piața unică, acolo unde acest lucru este adecvat.

1.3. Exercițiul de revizuire vizat presupune adoptarea unei serii de acte legislative și sincronizarea unei serii de termene. Comisia, Parlamentul și Consiliul sunt îndemnate să adopte un calendar adecvat și ambițios pentru adoptarea actelor delegate și de punere în aplicare, care în prezent lipsește.

1.4. Dispozițiile detaliate privind supravegherea pieței vizează excluderea efectivă a produselor care nu respectă normele de pe această piață specifică. Este însă necesar să se introducă măsuri eficiente și eficace din punctul de vedere al costurilor, mai ales cele care afectează funcționarea pieței și costul produselor. Este esențial să se instituie un sistem eficient și simplu de cooperare între toate părțile implicate, mai ales în ce privește activitățile statelor membre.

1.5. Îmbunătățirea desemnării serviciilor tehnice, verificarea periodică și ameliorarea funcționării acestora reprezintă elemente pozitive, însă sunt propuse o serie de cerințe împovărătoare și redundante, care ar urma să crească costurile și răstimpul de implementare, atât pentru administrații, cât și pentru producători, fără să aducă beneficii reale.

1.6. Ar trebui stabilite proceduri mai detaliate pentru a introduce în mod mai eficient noul concept de valabilitate limitată în timp a certificatelor de omologare.

1.7. CESE salută clarificarea și simplificarea în continuare a procedurilor și cerințelor care au un impact asupra întreprinderilor mici și mijlocii, precum și asupra piețelor de nișă, ale pieselor și componentelor. Se recomandă ca omologarea de tip a produselor post-vânzare care au un impact asupra siguranței și performanțelor de mediu să fie avută în vedere și reglementată în mod corespunzător.

## 2. Introducere și context

2.1. Industria autovehiculelor este un actor important în economia UE. În 2012, aceasta asigură 2,3 milioane de locuri de muncă în mod direct și 9,8 milioane în mod indirect. Circa 75 % din tehnologia și componentele originale ale echipamentului vehiculelor provin de la furnizori independenți. Cifra de afaceri totală se ridică la 859 miliarde EUR, ceea ce reprezintă 6,4 % din produsul intern brut al UE.

2.2. Cadrul juridic pentru sistemul UE de omologare de tip este Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>(1)</sup>, care stabilește procedurile pentru omologarea autovehiculelor noi și remorcilor, precum și a sistemelor și componentelor lor în vederea asigurării siguranței și standardelor de mediu. Sunt necesare șaptezeci de regulamente tehnice specifice, din care multe sunt regulamente internaționale elaborate de Organizația Națiunilor Unite.

2.3. Dispozițiile generale privind supravegherea pieței se aplică în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>(2)</sup>.

2.4. Comisia a început revizuirea cadrului legal pentru omologarea de tip a autovehiculelor încă din 2010.

2.5. Cadrul actual a devenit obiectul unor critici mai specifice după dezvăluirea, în septembrie 2015, a faptului că Volkswagen a folosit „dispozitive de manipulare”, un tip special de software, ca să eludeze respectarea cerințelor în materie de emisii. În 2016, Comisia a arătat că „mecanismele pentru garantarea unei aplicări corecte și armonizate a cadrului juridic actual nu sunt îndeajuns de robuste” și că „diferențele substanțiale în ceea ce privește interpretarea și aplicarea normelor” de către statele membre „au dus la subminarea obiectivelor directivei”.

2.6. Evaluarea de impact efectuată de Comisie cu privire la această propunere relevă un cost uriaș al vehiculelor și pieselor care nu respectă normele, care s-ar putea ridica la 12 miliarde EUR anual.

## 3. Propunerea Comisiei

3.1. Principalele rezultate ale unei consultări publice (desfășurate în 2010), ale unei evaluări a impactului și verificări a adecvării (2013), împreună cu concluziile Comunicării Comisiei „CARS 2020: Plan de acțiune pentru o industrie a autovehiculelor competitivă și durabilă în Europa” (2012) impun revizuirea procedurilor pentru supravegherea produselor industriei autovehiculelor aflate pe piața UE, astfel încât să se asigure faptul că toate vehiculele și piesele întrunesc cerințele reglementării, limitându-se în același timp sarcina administrativă, sprijinindu-se cercetarea și dezvoltarea produselor inovatoare, încurajându-se armonizarea internațională și ținându-se seama de nevoile întreprinderilor mici și mijlocii.

3.2. Propunerea va contribui la realizarea a trei obiective:

- creșterea independenței și calității procesului de testare a autovehiculelor introduse pe piață;
- îmbunătățirea eficacității sistemului de supraveghere a pieței prin controlarea noilor vehicule și piese sau a celor deja în uz;
- consolidarea sistemului de omologare de tip cu asigurarea unui control mai strict la nivel european.

<sup>(1)</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

3.3. Printre alte măsuri, Comisia propune modificarea sistemului de remunerare pentru a se evita conexiunile financiare dintre laboratoarele de testare și fabricanți, ceea ce ar putea duce la conflicte de interes și compromite independența testării. Propunerea introduce totodată criterii de performanță mai stricte pentru aceste servicii tehnice, care ar trebui să facă obiectul unei auditări sistematice și independente pentru a-și obține și menține desemnarea. Autoritățile naționale de omologare de tip vor fi supuse unor evaluări inter pares pentru a se asigura implementarea și aplicarea riguroasă în întreaga UE a normelor relevante.

3.4. Propunerea instituie un sistem pentru gestionarea și coordonarea controlării prin sondaj a noilor autovehicule și piese și a celor aflate în uz, conferind Comisiei competența de a efectua controale și a iniția rechemări.

#### 4. Observații generale

4.1. CESE salută propunerea CE în ansamblul ei și subliniază importanța realizării unei legislații echilibrate. Efectele acestei propuneri vor duce la instituirea unor măsuri eficiente din punctul de vedere al costurilor, capabile să:

- permită condiții de concurență mai echitabile, în care operatorii de pe piață să beneficieze de o concurență loială;
- îmbunătățească protecția consumatorilor și a mediului împotriva produselor care nu respectă reglementarea și contribuie la accidente rutiere și o proastă calitate a aerului;
- țină seama în mod corespunzător de nevoile întreprinderilor mici și mijlocii;
- contribuie la recuperarea încrederii consumatorului în acest sector al pieței.

4.2. Un aspect care necesită atenție îl reprezintă calendarul pentru introducerea noilor cerințe și proceduri, care le va oferi administrațiilor și producătorilor suficient timp pentru a se adapta. Acest calendar ar trebui să fie perfect sincronizat cu toate actele delegate și de punere în aplicare aferente care vor fi adaptate în viitorul apropiat de către Comisie.

4.3. Se pune din nou un accent clar pe supravegherea pieței și se introduc cerințe specifice noi pentru a trata situația specifică a acestui sector al pieței. Cu toate acestea, ar trebui luate măsuri pentru a se evita proliferarea unor controale comparabile și multiplicarea solicitărilor de informații similare, astfel încât să se evite distorsiunile pe piață și sarcinile sau costurile excesive, iar echipamentele necesare pentru supravegherea pieței ar trebui obținute la prețurile pieței; în acest sens, trebuie instituit un sistem robust și eficient pentru coordonare și cooperare între toate părțile implicate (autoritatea de supraveghere a pieței, operatorii, producătorii, autoritățile de omologare de tip), ținându-se seama și de cele mai bune practici existente în Europa și/sau în afara ei.

4.4. CESE sprijină obiectivul de încurajare a eficacității cadrului pentru omologarea de tip, prin reducerea diferențelor de interpretare și a stricteții cu care el se aplică în diverse state membre și prin sporirea robusteții întregului cadru juridic. Un prim pas înainte constă în trecerea propusă de la Directiva 2007/46/CE la instrumentul juridic al unui regulament UE, care este considerat întru totul adecvat. CESE recomandă cu convingere aplicarea aceleiași strategii pe viitor în cazul tuturor normelor privind piața unică, acolo unde acest lucru este adecvat.

4.4.1. Propunerea acordă o mare importanță îmbunătățirii procedurilor pentru desemnarea și verificarea periodică a serviciului (serviciilor) tehnice însărcinate cu funcția de laborator de testare de către autoritatea de omologare de tip. Aceasta poate fi considerată o trăsătură pozitivă. Cu toate acestea, propunerea riscă să instituie cerințe împovărătoare și redundante, care pot face să crească costurile și întârzierile fără vreun beneficiu real, lucru care ar duce probabil la o implementare inadecvată. În plus, verificările excesive ale calificărilor serviciilor tehnice, inclusiv controale duble sau încrucișate de către autorități din diferite state membre, precum și frecvența propusă a verificărilor, nu par eficiente din punctul de vedere al costurilor și pot intra în contradicție cu sistemul de omologare UNECE.

4.4.2. Principiile substanțial mai rigide și mai stricte pentru invalidarea certificatelor de omologare de tip, mai ales în cazul neconformităților minore sau administrative, par să încalce principiile „mai bune reglementări” și nu ar trebui să ducă, așa cum se propune, la întreruperea vânzărilor produsului respectiv.

4.4.3. Sistemul propus de structură națională de taxare, care stipulează modalitățile în care un stat membru ar trebui să colecteze și să gestioneze veniturile derivate din activitățile de omologare de tip, este considerat disproporționat și riscă să limiteze capacitatea autorităților de dimensiuni mai mici de a oferi servicii valoroase.

4.5. Un concept cu totul nou privește validitatea limitată în timp a certificatului de omologare de tip, care ar urma să expire după 5 ani, cu posibilitatea reînnoirii în cazul în care autoritatea de omologare de tip certifică faptul că acesta încă respectă normele în vigoare. Această nouă măsură poate contribui în mod eficient la reducerea numărului de certificate „fără valabilitate”, însă complexitatea extremă și natura exhaustivă a acestor certificate, care cuprind sute de sub-certificate cu date de expirare diferite, fiecare depinzând de un alt furnizor de componente sau piese, necesită proceduri mai detaliate și mai robuste decât cele descrise în propunere.

4.5.1. Ar trebui clarificat în ce mod se articulează aceste proceduri cu omologarea componentelor sau a sistemelor, pentru care, în orice caz, omologările de tip acordate în cadrul Națiunilor Unite (UNECE) nu pot fi reglementate decât în acest cadru juridic .

4.6. Pentru a atrage atenția asupra strategiilor și parametrilor specifici de funcționare ai autovehiculelor care ar putea influența siguranța și performanțele de mediu, propunerea îi obligă pe fabricanți să furnizeze autorității de omologare de tip acces deplin la toate software-urile și toți algoritmi folosiți. Aceste cerințe sunt destul de ample și necesită prevederi mai detaliate, vizând diversele cazuri și clarificând faptul că trebuie respectată întotdeauna confidențialitatea industrială.

4.7. Propunerea intenționează să revizuiască proceduri și cerințe care au efecte asupra întreprinderilor mici și mijlocii și asupra produselor de nișă. CESE salută intenția de a se clarifica și simplifica în mai mare măsură procedurile privind:

- „vehiculele în mai multe etape”, construite de doi sau mai mulți fabricanți în etape succesive;
- omologările individuale, pentru un vehicul anume (unic sau nu);
- seriile mici naționale, destinate producției limitate la nivel național;
- seriile mici de autobuze și camioane UE, care urmează să fie produse în serii limitate la nivel european (autoturismele și camionetele se califică deja pentru omologarea în serie mică la nivelul UE).

4.7.1. CESE recomandă totodată ca omologarea de tip a produselor post-vânzare care au un impact asupra siguranței și performanțelor de mediu să fie avută în vedere și reglementată în mod corespunzător.

## 5. Observații specifice

5.1. Procedura privind „sfârșitul de serie” este necesară pentru a permite înregistrarea vehiculelor care nu au fost vândute din motive comerciale, în timp ce omologarea lor de tip a expirat din pricina unor obstacole tehnice care nu permit adaptarea lor la noile cerințe. Această procedură este deja implementată, însă ea permite fiecărui stat membru să acționeze independent. CESE salută în special propunerea de armonizare a procedurii la nivel european, însă textul propus acordă în continuare fiecărui stat membru dreptul de a respinge sau de a limita procedura. Numai o procedură cu adevărat europeană poate asigura siguranța și stabilitatea necesare pentru a sprijini piața unică a UE.

5.1.1. Textul privind „sfârșitul de serie” necesită o mai mare clarificare și corecturi editoriale, în timp ce constrângerile temporale ar trebui simplificate mai mult, pentru a se reduce impactul economic asupra volumului unor vânzări care sunt relativ marginale în raport cu ansamblul pieței.

5.2. Certificatul de conformitate electronic există deja în câteva state membre; un proiect paneuropean, „EReg”, este pe cale să finalizeze o procedură pentru „înregistrarea electronică” a vehiculelor fără documente pe hârtie. În prezent două sisteme se ocupă de arhivarea electronică a certificării de omologare de tip: sistemul european de schimb de informații privind omologarea de tip (ETAES) și Baza de date ONU pentru schimbul de informații privind omologarea de tip (DETA). Ar fi fost oportun ca Comisia să includă în propunerea sa un stimul pentru introducerea urgentă a unor proceduri armonizate la nivel european pentru depunerea electronică și schimbul de informații privind omologarea de tip și date de înregistrare într-o bază de date digitală comună la nivelul UE, cu acces public în măsura în care confidențialitatea industrială permite acest lucru, ceea ce ar duce la reducerea birocrăției, a costurilor și la o economie de timp pentru administrații, fabricanți și consumatori, precum și la beneficii pentru mediu.

5.3. Revizuirea textului legislativ nu este coerentă cu sistemul actual de numerotare și de identificare a vehiculelor, care este în vigoare de mulți ani. Modificarea sistemului de numerotare nu se justifică și ar constitui o complicație uriașă, creând birocrăție suplimentară atât pentru administrații, cât și pentru producători; este rezonabil să se presupună apariția unei varietăți de erori din acest motiv, care ar duce la costuri mai ridicate și la întârzieri. Un dosar de omologare de tip poate conține cu ușurință sute de pagini de informații, cu mii de rânduri numerotate.

5.4. În noua procedură privind „sfârșitul de serie” se propune imprimarea unor informații specifice pe certificatul de conformitate (CdC) al fiecărui vehicul vizat, însă acest lucru nu este practic, întrucât CdC-ul este adesea imprimat înainte ca vehiculul să intre pe piață, deci nu este nici posibil să se adauge informații suplimentare într-o etapă ulterioară, și nici eficient, dat fiind că vehiculele care nu sunt vândute nu pot fi identificate de la început. În cazul în care se dovedește că la un moment dat este nevoie de informații suplimentare cu privire la un anumit număr de vehicule, fabricantul poate furniza un document separat, în conformitate cu procedura actuală.

5.5. Se propune ca autorităților de omologare de tip să li se acorde o perioadă de trei luni în care să elaboreze cererile de aprobare națională în serii mici și să hotărască dacă le acceptă sau nu. Se consideră că acest termen este prea lung, mai ales pentru întreprinderile mici, și că el ar putea fi redus la două luni.

Bruxelles, 25 mai 2016.

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Georges DASSIS

---