

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, a o dohľade nad trhom s nimi

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

(2016/C 303/11)

Spravodajca: Jan SIMONS

Európsky parlament (4. februára 2016) a Rada (11. februára 2016) sa rozhodli podľa článku 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, a o dohľade nad trhom s nimi

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

Sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 10. mája 2016.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 517. plenárnom zasadnutí 25. a 26. mája 2016 (schôdza z 25. mája) prijal 157 hlasmi za, pričom 2 členovia hlasovali proti a 2 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 EHSV víta návrh Komisie, ktorého cieľom je zlepšiť účinnosť právneho rámca na dosiahnutie ekonomických, environmentálnych a sociálnych cieľov a prispieť k podpore nezávislosti a zodpovednosti v systéme. Treba však zdôrazniť význam vytvorenia dobre vyváženej legislatívy, a takisto potrebu zavedenia účinných a nákladovo efektívnych opatrení.

1.2 Aby sa zmenšili rozdiely v interpretácii a prísnosti uplatňovania predpisov v členských štátoch, EHSV podporuje navrhovaný prechod od smernice k nariadeniu. EHSV dôrazne navrhuje, aby sa to v budúcnosti podľa potreby robilo so všetkými pravidlami vnútorného trhu.

1.3 Táto revízia zahŕňa prijatie celého radu právnych predpisov a zladenie viacerých termínov. Výbor vyzýva Komisiu, Európsky parlament a Radu, aby prijali vhodný a ambiciózny časový plán prijatia delegovaných a vykonávacích aktov, ktorý v súčasnosti chýba.

1.4 Cieľom podrobných pravidiel trhového dohľadu je účinne vylúčiť z tohto špecifického trhu výroby, ktoré nespĺňajú stanovené požiadavky. Musia sa však zaviesť účinné a nákladovo efektívne opatrenia, hlavne také, ktoré ovplyvňujú fungovanie trhu a výrobné náklady. Zásadný význam má účinný a priamy systém koordinácie a spolupráce všetkých zainteresovaných strán, hlavne koordinácie činností členských štátov.

1.5 Zlepšenie určovania, pravidelného overovania a fungovania technických služieb sú pozitívne prvky, ale je navrhnutých aj viacero zťažujúcich a zbytočných požiadaviek, ktoré by bez skutočného prínosu zvýšili náklady a predĺžili lehoty, tak pre administratívne orgány, ako aj pre výrobcov.

1.6 Mali by sa stanoviť podrobnejšie postupy na efektívnejšie zavedenie novej koncepcie časovej platnosti schvaľovacích osvedčení.

1.7 EHSV víta ďalšie objasnenie a zjednodušenie postupov a požiadaviek, ktoré majú vplyv na malé a stredné podniky, spolu so špecializovanými trhmi, náhradnými súčiastkami a komponentmi. Odporúča tiež, aby sa obozretné posudzovalo a regulovalo typové schvaľovanie výrobkov ponúkaných po predaji vozidla, ktoré majú vplyv na bezpečnosť a ekologické vlastnosti vozidla.

2. Úvod a súvislosti

2.1 Automobilový priemysel je významným aktérom hospodárstva EÚ. V roku 2012 poskytoval priamo 2,3 milióna pracovných miest a nepriamo 9,8 milióna. Okolo 75 % originálnych komponentov a technológií vybavenia vozidiel pochádza od nezávislých dodávateľov. Celkový obrat dosahuje 859 miliárd EUR, čo predstavuje 6,4 % hrubého domáceho produktu EÚ.

2.2 Právnym rámcom systému typového schvaľovania je smernica 2007/46/ES⁽¹⁾, ktorá stanovuje postupy schvaľovania nových vozidiel, prípojných vozidiel a ich systémov a komponentov na zabezpečenie dodržiavania noriem bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Vyžaduje sa dodržanie sedemdesiatich špecifických technických predpisov, z ktorých mnohé sú medzinárodnými predpismi stanovenými Organizáciou Spojených národov.

2.3 Všeobecné ustanovenia o dohľade nad trhom platia v súlade s nariadením (ES) č. 2008/765⁽²⁾.

2.4 Komisia začala právny rámec typového schvaľovania motorových vozidiel skúmať už v roku 2010.

2.5 Súčasný rámec sa stal terčom osobitnej kritiky od septembra 2015 po odhalení toho, že Volkswagen použil ako „rušiacie zariadenie“ špeciálny druh softvéru na obchádzanie emisných požiadaviek. V roku 2016 Komisia uviedla, že „mechanizmy na zabezpečenie harmonizovaného vykonávania a presadzovania [súčasného právneho rámca] nie sú dostatočne spoľahlivé“ a že vznikli „významné rozdiely vo výklade a uplatňovaní pravidiel [členskými štátmi], čím sa oslabili hlavné ciele smernice“.

2.6 Posúdením vplyvu tohto návrhu, ktoré vykonala Komisia, boli zistené obrovské náklady vyplývajúce z nevyhovujúcich vozidiel a ich dielcov, ktoré môžu dosahovať 12 miliárd EUR ročne.

3. Návrh Komisie

3.1 Z hlavných výsledkov verejnej konzultácie (vykonanej v roku 2010), posúdenia vplyvu a kontroly vhodnosti (z roku 2013) a záverov z oznámenia „CARS 2020: Akčný plán pre konkurencieschopný a udržateľný automobilový priemysel v Európe“ (z roku 2012) vyplýva, že je potrebné preskúmať postupy dohľadu nad výrobkami automobilového priemyslu na trhu EÚ, aby sa zabezpečilo, že všetky vozidlá a dielce budú spĺňať požiadavky predpisov, a zároveň sa obmedzí administratívne zaťaženie, podporí výskum a vývoj inovatívnych výrobkov a medzinárodná harmonizácia a zohľadní potreby malých a stredných podnikov.

3.2 Návrh pomôže splniť tri ciele:

- zvýšiť nezávislosť a kvalitu testovania vozidiel, ktoré sa majú uviesť na trh,
- zlepšiť účinnosť systému dohľadu nad trhom kontrolou nových alebo už prevádzkovaných vozidiel a ich dielcov,
- zlepšiť systém typového schvaľovania zabezpečením väčšieho európskeho dohľadu.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

3.3 Popri iných opatreniach Komisia navrhuje upraviť systém odmeňovania, aby sa odstránili finančné väzby medzi skúšobňami a výrobcami, ktoré by mohli viesť ku konfliktom záujmov a oslabiť nezávislosť testovania. Návrh tiež stanovuje prísnejšie kritériá poskytovania týchto technických služieb, ktoré by sa na získanie a udržanie oprávnenia mali pravidelne a nezávisle overovať. Schvaľovacie úrady členských štátov budú predmetom partnerského preskúmania, aby sa zabezpečilo dodržiavanie príslušných pravidiel a ich dôsledné vykonávanie v celej EÚ.

3.4 V návrhu sa ustanovuje systém riadenia a koordinácie náhodných kontrol nových aj už prevádzkovaných vozidiel a ich dielcov a dáva Komisii právomoc vykonávať kontroly a iniciovať stiahnutia vozidiel.

4. Všeobecné pripomienky

4.1 EHSV víta návrh Komisie ako celok a zdôrazňuje, že je dôležité dospieť k dobre vyváženému právnemu predpisu. Výsledkom tohto návrhu bude zavedenie účinných a nákladovo prínosných opatrení, ktoré:

- umožnia vytvoriť rovnaké podmienky činnosti trhových subjektov, pre ktoré bude prínosom spravodlivá hospodárska súťaž,
- zlepšia ochranu spotrebiteľov a životného prostredia pred nevyhovujúcimi výrobkami, ktoré prispievajú k dopravným nehodám a zlej kvalite ovzdušia,
- budú starostlivo zohľadňovať potreby malých a stredných podnikov,
- pomôžu obnoviť dôveru spotrebiteľa v tomto sektore trhu.

4.2 Jedným z aspektov, ktorý si vyžaduje pozornosť, je časový plán zavedenia nových požiadaviek a postupov, ktorý poskytne správny orgánom a výrobcam dostatočný čas na prispôbenie. Tento časový plán by sa mal úplne zosynchronizovať so všetkými súvisiacimi delegovanými a vykonávacími aktmi, ktoré má Komisia prijať v blízkej budúcnosti.

4.3 Dôraz sa opäť kladie na dohľad nad trhom a zavádzajú sa nové ustanovenia zamerané na riešenie špecifickej situácie daného odvetvia. Musia sa však urobiť opatrenia na to, aby sa zabránilo množeniu porovnateľných kontrol a znásobovaniu žiadostí o podobné informácie, aby sa zabránilo narušeniam trhu a nevznikali prehnané prekážky alebo náklady, a predmety potrebné na dohľad nad trhom by sa mali obstarávať za trhové ceny. V tejto súvislosti sa musí zaviesť spoľahlivý a účinný systém koordinácie a spolupráce všetkých zainteresovaných strán (orgánov trhového dohľadu, trhových subjektov, výrobcov, schvaľovacích orgánov) a musia sa zohľadňovať európske aj mimoeurópske osvedčené postupy.

4.4 EHSV podporuje cieľ zlepšiť účinnosť rámca pre typové schvaľovanie zmenšením rozdielov vo výklade a dôslednosti pri uplatňovaní v členských štátoch a dosiahnuť väčšiu spoľahlivosť celého právneho systému. Prvým krokom vpred je navrhovaný prechod od smernice 2007/46/ES ako právneho nástroja k nariadeniu EÚ, ktoré je považované za najvhodnejšie. EHSV dôrazne navrhuje, aby sa to v budúcnosti podľa potreby robilo so všetkými pravidlami vnútorného trhu.

4.4.1 V návrhu sa veľký dôraz kladie na zlepšenie postupov určovania a pravidelného overovania technických služieb, ktorým schvaľovací úrad udelí oprávnenie skúšobne. To možno považovať za kladný prvok. Je však riziko, že sa návrhom vytvoria zťažujúce a zbytočné požiadavky, ktoré by bez skutočného prínosu mohli zvýšiť náklady a predĺžiť lehoty, čo by pravdepodobne malo za následok nedostatočné vykonávanie. Okrem toho sa nadmerné overovanie kvalifikácií technických služieb vrátane dvojítych alebo krížových kontrol medzi orgánmi rôznych členských štátov a navrhnutá frekvencia overovania nejavia nákladovo efektívne a môžu byť v rozpore so systémom schvaľovania Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK OSN).

4.4.2 Podstatne nepružnejšie a prísnejšie zásady, pokiaľ ide o zrušenie osvedčení o typovom schválení, najmä v prípade menšieho alebo administratívneho nesúladu, sa zdajú byť v rozpore so zásadami „lepšej právnej regulácie“ a nemali by viesť k prerušeniu predaja produktu, ako sa to teraz navrhuje.

4.4.3 Navrhovaný systém národných poplatkov, ktorý určuje ako by členské štáty mali vyberať a spravovať príjmy z činností okolo typového schvaľovania, sa javia ako neprimerané a hrozí, že malé orgány nebudú schopné ponúkať hodnotné služby.

4.5 Úplne nová koncepcia sa týka obdobia platnosti osvedčenia o typovom schválení, ktoré uplynie po 5 rokoch s možnosťou predĺženia, ak schvaľovací orgán potvrdí, že osvedčenie je naďalej v súlade s platnými pravidlami. Toto nové opatrenie môže účinne prispieť k zníženiu počtu „neplatných“ osvedčení, ale mimoriadna komplexnosť a rozsiahly charakter takýchto osvedčení, ktoré zahŕňajú stovky čiastkových osvedčení s rôznymi dátumami skončenia platnosti priradených k rôznym dodávateľom dielcov alebo komponentov, si vyžaduje podrobnejšie a spoľahlivejšie postupy než tie, ktoré sú uvedené v tomto návrhu.

4.5.1 Treba objasniť, či a ako by sa tieto postupy mali vzťahovať aj na schvaľovanie komponentov alebo systémov, pre ktoré sa typové schválenia udelené v rámci EHK OSN môžu v každom prípade regulovať iba podľa príslušného právneho rámca.

4.6 Aby sa vyprofilovali vozidlové stratégie a špecifické funkčné parametre, ktoré môžu ovplyvňovať bezpečnosť a ekologické vlastnosti, sú podľa návrhu výrobcovia povinní poskytnúť schvaľovaciemu orgánu úplný prístup k akýmkoľvek softvérom alebo algoritmom. Táto požiadavka je značne rozsiahla a vyžaduje si podrobnejšie vymedzenie, ktoré bude zamerané na konkrétne prípady a bude jasne stanovovať, že sa vždy musí zachovávať podnikové tajomstvo.

4.7 Cieľom návrhu je zrevidovať postupy a požiadavky, ktoré majú vplyv na malé a stredné podniky a na špecifické výrobky. EHSV víta zámer vyjasniť a zjednodušiť postupy týkajúce sa:

- „viacstupňových vozidiel“ vyrobených dvomi alebo viacerými výrobcami v následných etapách,
- jednotlivých schválení jedného alebo viacerých konkrétnych vozidiel,
- malých sérií s obmedzenou výrobou v určitom štáte,
- malých sérií autobusov a nákladných vozidiel s obmedzenou výrobou na európskej úrovni (osobné a dodávkové automobily už spĺňajú požiadavky schvaľovania malých sérií s obmedzenou výrobou v EÚ).

4.7.1 EHSV tiež odporúča, aby sa obozretne posudzovalo a regulovalo typové schvaľovanie výrobkov ponúkaných po predaji vozidla, ktoré majú vplyv na bezpečnosť a ekologické vlastnosti vozidla.

5. Konkrétne pripomienky

5.1 Postup pri „ukončenej sérii“ je postup potrebný na registráciu vozidiel, ktoré zostanú nepredané z komerčných dôvodov, pričom platnosť ich typového schválenia sa skončila z dôvodu technických prekážok pri ich prispôbení novým požiadavkám. Takýto postup je už zavedený, ale každému členskému štátu dáva právo konať nezávisle. EHSV osobitne víta návrh harmonizovať tento postup na európskej úrovni, ale v navrhovanom znení sa členským štátom ešte stále poskytuje právo postup odmietnuť alebo obmedziť. Iba skutočne európsky postup môže poskytnúť istotu a stabilitu potrebnú na podporu jednotného trhu EÚ.

5.1.1 Znenie týkajúce sa „ukončenej série“ si vyžaduje ďalšie objasnenie a redakčné úpravy, pričom časové obmedzenia by sa mohli ešte viac zjednodušiť, aby sa znížil hospodársky vplyv na objemy predaja, ktoré sú v porovnaní s celým trhom relatívne okrajové.

5.2 V niektorých členských štátoch už jestvuje elektronické „osvedčenie o zhode“ a celoeurópskym projektom „EReg“ sa chystá dokončenie postupu „elektronickej registrácie“ vozidiel bez papierových dokladov. Elektronickou archiváciou osvedčení o typovom schválení sa zaoberajú dva systémy: Európsky systém výmeny typových schválení (ETAES) a Databáza výmeny typových schválení OSN (DETA). Bolo by bývalo vhodné, keby bola Komisia do svojho návrhu zahrnula stimul na urýchléné zavedenie európskych harmonizovaných postupov elektronického podávania a výmeny informácií o typovom schvaľovaní a registračných údajov verejne prístupnej spoločnej elektronickej databázy EÚ, a to do rozsahu, v akom to dovoľí zachovávanie podnikového tajomstva, ktorými by sa zmenšila byrokracia a náklady a ušetril čas správnym orgánom, výrobcom a spotrebiteľom, a zároveň by sa dosiahli prínosy pre životné prostredie.

5.3 Revízia legislatívneho textu nie je v súlade so súčasným systémom číslovania a kusovej identifikácie, ktorý je zavedený už mnoho rokov. Zmena systému číslovania nie je opodstatnená a správnym orgánom a výrobcom by spôsobila veľké komplikácie a ďalšiu byrokráciu a dajú sa predpokladať viaceré chyby, ktoré z tohto dôvodu vzniknú a spôsobia vyššie náklady a prieťahy. Spis určitého typového schválenia môže ľahko obsahovať stovky strán informácií s tisícami očíslovaných riadkov.

5.4 V novom postupe pri „ukončenej sérii“ sa navrhuje, aby sa určité informácie vytlačili v osvedčení o zhode každého jedného príslušného vozidla, čo je však nepraktické, pretože osvedčenie o zhode sa zvyčajne tlačí pred uvedením vozidla na trhu, takže nie je ani možné, ani vhodné dopĺňať neskôr ďalšie údaje, pretože nie je možné hneď od začiatku určiť vozidlá, ktoré sa nepredajú. Ak by pre vybraný počet vozidiel boli v určitom čase potrebné ďalšie informácie, výrobca môže v súlade so súčasným postupom poskytnúť samostatný doklad.

5.5 Navrhuje sa poskytnúť orgánom typového schvaľovania trojmesačnú lehotu na vypracovanie žiadosti o národné schválenie malých sérií a rozhodnúť, či ho akceptujú alebo nie. Táto lehota sa javí ako prehnane dlhá, hlavne pre malé podniky, a mohla by sa skrátiť na dva mesiace.

V Bruseli 25. mája 2016

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS
