

Homologacja i nadzór rynku pojazdów

W 2016 r., w następstwie prac z poprzednich lat, ale również w reakcji na sprawę Volkswagena (VW), Komisja Europejska przedstawiła wniosek dotyczący wzmocnienia homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych. Rezultatem negocjacji w pierwszym czytaniu było porozumienie z Radą, które zostanie poddane pod głosowanie podczas kwietniowego posiedzenia plenarnego.

Kontekst

Przemysł motoryzacyjny jest ważnym podmiotem gospodarki europejskiej, wypracowując 6,4% PKB i oferując 2,5 mln miejsc pracy w Unii Europejskiej (UE). Pojazdy drogowe są obecnie homologowane na mocy dyrektywy ramowej w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych z 2007 r. W celu uzyskania homologacji typ pojazdu musi zostać przetestowany pod kątem ok. 70 wymogów dotyczących np. bezpieczeństwa lub emisji. Homologacja nowych typów pojazdów leży w gestii krajowych organów udzielających homologacji i jest ważna w całej UE zgodnie z zasadą wzajemnego uznawania. Na podstawie homologacji typu do każdego wyprodukowanego pojazdu dołącza się świadectwo zgodności, które wskazuje, że pojazd odpowiada homologowanemu typowi. We wrześniu 2015 r. [sprawa VW](#) ukazała słabości we wdrażaniu przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych w Unii Europejskiej, w szczególności w odniesieniu do norm emisji. W oparciu o prace swojej komisji śledczej ds. pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym ([EMIS](#)) wiosną 2017 r. Parlament Europejski przyjął [sprawozdanie z dochodzenia](#) oraz [zalecenie](#) dla Rady i Komisji.

Wniosek Komisji Europejskiej

W styczniu 2016 r. Komisja przedstawiła [wniosek](#) dotyczący rozporządzenia w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych. Chociaż we wniosku zachowano większość elementów obowiązującej dyrektywy ramowej, wprowadza on istotne zmiany. Wniosek ma na celu: zapewnienie skutecznego egzekwowania przepisów i nadzoru rynku (np. poprzez ograniczenie okresu ważności świadectwa homologacji typu do pięciu lat bez możliwości przedłużenia oraz wprowadzenie wymogu, aby organy nadzoru rynku przeprowadzały wrywkowe kontrole samochodów dopuszczonych do ruchu); poprawę jakości badań (np. poprzez wzmocnienie przepisów dotyczących organów udzielających homologacji i służb technicznych, które nie będą już otrzymywać opłat bezpośrednio od producentów) oraz wprowadzenie nadzoru UE nad procedurą homologacji typu (np. poprzez stworzenie forum wymiany informacji na temat egzekwowania przepisów, a także poprzez przyznanie Komisji uprawnień do zawieszenia krajowych służb technicznych, unieważnienia środków przyjętych przez krajowe organy udzielające homologacji, przeprowadzania kontroli pojazdów na miejscu oraz nakładania na producentów grzywnien administracyjnych w wysokości do 30 000 EUR za każdy niezgodny pojazd lub system).

Stanowisko Parlamentu Europejskiego

Porozumienie ([motywy](#); [art. 1–41](#); [art. 42–89](#); [załączniki](#)) – uzgodnione z Radą w trakcie negocjacji międzyinstytucjonalnych i poparte przez parlamentarną Komisję Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (IMCO) w dniu 23 stycznia 2018 r. – wprowadza szereg zmian do wniosku. Zmiany te obejmują: zobowiązanie krajowych organów nadzoru rynku do skontrolowania jednego na każde 40 000 pojazdów zarejestrowanych w danym państwie w poprzednim roku, przy czym co najmniej 20% testów musi być związanych z emisjami; zobowiązanie państw członkowskich do zapewnienia wystarczających środków na działania w zakresie nadzoru rynku oraz do finansowania działań w zakresie homologacji typu z opłat pobieranych od producentów; zniesienie proponowanego ograniczenia okresu ważności świadectw homologacji typu oraz upoważnienie Komisji do przeprowadzenia ocen procedur wprowadzonych przez organy udzielające homologacji w państwach członkowskich.

Sprawozdanie w pierwszym czytaniu: [2016/0014\(COD\)](#); komisja przedmiotowo właściwa: IMCO; sprawozdawca: Daniel Dalton (ECR, Zjednoczone Królestwo). Zob. również briefing na temat wniosku z serii „[EU Legislation in Progress](#)” [Opracowywanie prawa UE].

