

Nowe zasady homologacji pojazdów i nadzoru nad rynkiem motoryzacyjnym

data aktualizacji: 2018.04.20



Przyjęte nowe zasady przez Parlament Europejski dotyczące homologacji pojazdów tyczą się nie tylko złącza OBD. Nowe przepisy mają zapewnić lepszy nadzór nad sektorem motoryzacyjnym dzięki ściślejszym wymogom przeprowadzenia testów i surowszym sankcjom.

W czwartek, 19 kwietnia, posłowie przyjęli rozporządzenie wzmacniające procedury homologacji typu pojazdów silnikowych i umożliwiające Komisji Europejskiej ocenę pracy państw członkowskich i nakładanie sankcji na producentów.

Przepisy nowelizują [dyrektywę z 2007 r.](#) i mają spowodować, że testowanie i zatwierdzanie nowych samochodów jest bardziej przejrzyste.

Jak przebiega procedura homologacji?

Przed wprowadzeniem do obrotu nowe typy pojazdów są testowane przez organy krajowe (za pośrednictwem centrów testowych), które sprawdzają, czy model pojazdu spełnia wszystkie wymogi unijne (jest ich łącznie około 70) w zakresie bezpieczeństwa, ochrony środowiska i zgodności produkcji. Każdy nowy pojazd musi posiadać certyfikat zgodności z homologowanym typem

Co zmienia nowelizacja?

Nowe zasady poprawiają przejrzystość, monitorowanie i system sankcji. To państwa członkowskie będą pobierać opłaty od producentów za badanie i kontrolę zgodności pojazdu z unijnymi wymogami homologacji po to, aby producenci nie byli w kontakcie z centrami testowymi. Brak powiązań finansowych między służbami technicznymi a producentami aut zapewni, że badania będą

niezależne.

Władze rynku krajowego będą musiały przeprowadzać wyrywkowe weryfikacje zgodności z normami pojazdów znajdujących się już na rynku. Pozwoli to na wykrywanie niezgodności na wczesnym etapie i umożliwi natychmiastowe i zdecydowane działania wobec pojazdów, które uznane zostaną za niezgodne z normami lub będą stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa bądź dla środowiska.

Komisja Europejska będzie mogła nakładać na producentów grzywny w wysokości do 30 000 euro na pojazd niespełniający wymogów.

"Ta propozycja powinna dać konsumentom pewność, że samochody, które kupują, są dokładnie takie, za co są" - poseł sprawozdawca Daniel Dalton (EKR, UK).

W negocjacjach z Radą został spełniony postulat Parlamentu Europejskiego, żeby co najmniej 20% kontroli dotyczyło testów emisji, w tym weryfikacji emisji w rzeczywistych warunkach jazdy.

Każde państwo będzie musiało corocznie przeprowadzić kontrolę pewnej minimalnej liczby pojazdów. Kontrolowany będzie 1 z każdych 40 000 nowych pojazdów silnikowych zarejestrowanych w danym państwie w roku poprzednim.

Komisja będzie uprawniona do dokonania oceny procedur wprowadzonych przez organy, które udzieliły homologacji typu UE w ciągu pięciu lat poprzedzających ocenę. Komisja sporządzi podsumowanie wyników i udostępni je publicznie.

Kontekst

Nowe rozporządzenie stanowi odpowiedź na ujawnione w 2015 roku naruszenia polegające na stosowaniu przez niektórych producentów samochodów nielegalnych urządzeń fałszujących testy emisyjne.

W wyniku skandali Parlament Europejski utworzył [komisję śledczą \(EMIS\)](#), której zadaniem było zbadanie sprawy producentów samochodów, takich jak Volkswagen, którzy fałszowali testy emisji. Komisja przedstawiła wnioski z dochodzenia w [raporcie końcowym](#).

Przemysł motoryzacyjny w UE

Branża motoryzacyjna jest kluczowym sektorem dla europejskiej gospodarki - zapewnia 2,5 miliona miejsc pracy i 6,4% PKB UE.

Źródło: