

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se doplňují právní předpisy EU o schvalování typu s ohledem na vystoupení Spojeného království z Unie

[COM(2018) 397 final – 2018/0220(COD)]

(2018/C 440/15)

Zpravodaj: **Séamus BOLAND**

Konzultace	Evropský parlament, 02/07/2018 Rada, 3. 7. 2018
Právní základ	Článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná specializovaná sekce:	Jednotný trh, výroba a spotřeba
Přijato ve specializované sekci	4. 9. 2018
Přijato na plenárním zasedání	19. 9. 2018
Plenární zasedání č.	537
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	198/0/7

1. Závěry

1.1. EHSV vítá návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se doplňují právní předpisy EU o schvalování typu s ohledem na vystoupení Spojeného království z Unie, jež předložila Komise.

1.2. EHSV se domnívá, že návrh je zaměřen na praktické kroky nezbytné k řešení reálných důsledků, které pro odvětví výroby a distribuce vozidel a spotřebitele vznikají vlivem nevyhnutelných právních změn v otázkách osvědčení o schválení typu vydávaných úřady Spojeného království na základě právních předpisů EU.

1.3. V této souvislosti se EHSV domnívá, že by tento návrh měl sloužit jako šablona pro mnoho dalších podobných dohod, které jsou v důsledku brexitu nezbytné.

1.4. EHSV doporučuje, aby se v dohodě o tomto návrhu uznalo, že je před plným spuštěním nového systému zapotřebí přiměřeného zaváděcího období. Celkově lze říci, že datum ukončení členství, tj. 29. března, je příliš restriktivní a mělo by být na základě podmínek dohodnutých mezi Spojeným královstvím a EU oddáleno.

1.5. EHSV přijímá fakt, že po ukončení členství Spojeného království nebudou schvalovací agentury Spojeného království moci dále certifikovat vozidla podle právních předpisů EU a že výrobci usazení ve Spojeném království budou muset žádat o schválení některou z 27 agentur se sídlem v EU. EHSV konstatuje, že se vláda Spojeného království domnívá, že by agentura Spojeného království měla být v mezinárodním měřítku uznána za schvalovací agenturu, a doporučuje proto, aby se vysvětlily jakékoli nejasnosti ohledně tohoto bodu.

1.6. EHSV poznamenává, že tento návrh bude proveden v rámci parametrů stanovených ve vyjednané obecné dohodě o ukončení členství. Proto doporučuje, aby tento návrh nebyl žádným způsobem oslaben.

1.7. EHSV poukazuje na to, že v rámci EU může dojít ke změnám a úpravám směrnic v důsledku nových technologií, nových informací atd. Doporučuje proto, aby měly dohody potřebnou míru flexibility, a mohla tak proběhnout řádná vyjednávání.

1.8. EHSV doporučuje, aby se ve všech obecných dohodách o obchodu i dohodách o ukončení členství zohlednil obrovský trh, který existuje v EU a ve Spojeném království, a aby se ve všech dohodách zaručilo, že nedojde k žádnému negativnímu narušení tohoto trhu.

1.9. EHSV důrazně doporučuje, aby byly vyčleněny dostatečné zdroje na potřebné informační systémy, odbornou přípravu a poradenství, které musí být transparentně k dispozici všem součástem tohoto průmyslového odvětví, včetně spotřebitelů a subjektů činných v oblasti životního prostředí.

1.10. EHSV připouští, že ačkoli nejsou tímto návrhem dotčena „základní práva“, práva spotřebitelů budou vždy problémem, a proto doporučuje, aby se to v průběhu provádění uznalo.

2. Obecné informace

2.1. Dne 23. června 2016 se Spojené království Velké Británie a Severního Irska rozhodlo na základě referenda o členství v EU vystoupit z EU. Toto rozhodnutí zahrnuje i Gibraltar.

2.2. Dne 29. března 2017 oznámilo Spojené království Evropské unii svůj záměr vystoupit podle článku 50 Smlouvy o Evropské unii z Unie. Po spuštění tohoto článku byl zahájen proces jednání o ukončení členství, jehož cílem je úspěšné řízení nových, složitých právních ujednání.

2.3. Předpokládá se, že poté, co dojde ke schválení, přestane být Spojené království od 30. března 2019 členem EU a stane se třetí zemí, pokud v dohodě nebude navrženo nové počáteční datum.

2.4. Uznává se, že s ukončením členství vznikne potřeba vyřešit mnoho praktických otázek v souvislosti s celoevropskými předpisy týkajícími se zboží a služeb. Zejména schvalovací agentury, které mají sídlo v Británii, nebudou mít počínaje dnem ukončení členství dále úlohu regulačního orgánu EU. To bude mít důsledky pro stávající a budoucí právní předpisy týkající se zboží, včetně toho, které již bylo schváleno.

2.5. Je však třeba poznamenat, že konkrétní postavení Spojeného království ve vztahu k schvalovací agentuře Spojeného království bude předmětem obecné dohody, která se stále vyjednává.

2.6. Jedním z mnoha důsledků bude narušení různých dodavatelských řetězců, které jsou přesně nastaveny na nákladově efektivní a včasné dodávání zboží ve všech členských státech, včetně Velké Británie.

2.7. Návrh rovněž pozorně zohledňuje potřebu zachovat veškeré normy jakosti a zajistit, aby se neoslabily environmentální a spotřebitelské normy.

2.8. Tento návrh by mohl docela dobře sloužit jako šablona pro další podobné dohody a v tomto kontextu je nezbytné, aby ho podpořily všechny zúčastněné strany a širší veřejnost.

2.9. V návrhu se uvádí, že nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv. Nicméně EHSV by poukázal na to, že změny ve struktuře právních předpisů týkajících se zboží budou mít vždy nějaké důsledky pro spotřebitele.

2.10. Toto stanovisko bude zaměřeno na situaci v oblasti systému schvalování typu motorů, vozidel používaných v nákladní dopravě a motorů používaných ve stacionárních zařízeních.

3. Shrnutí návrhu Komise

3.1. Návrh Komise se pokouší řešit legislativní rámec EU, jímž se řídí systém schvalování typu u řady výrobků a který se na Spojené království po jeho vystoupení z Unie již neuplatní.

3.2. Komise v návrhu konkrétně uvádí tyto právní předpisy, jichž se to, s výhradou přechodných ujednání, která mohou být obsažena v dohodě o vystoupení, dotkne:

- směrnice 2007/46/ES týkající se schvalování typu motorových vozidel a přípojných vozidel (kterou nahradí nařízení, které se použije od 1. září 2020),
- nařízení (EU) č. 168/2013 o schvalování typu dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek,
- nařízení (EU) č. 167/2013 o schvalování typu zemědělských a lesnických vozidel a
- nařízení (EU) 2016/1628 o schvalování typu motorů v nesilničních mobilních strojích.

3.3. V návrhu je také jasně uvedeno, že stávající schvalovací orgán Spojeného království již nebude podle právních předpisů EU jako takový moci pokračovat. K tomu, aby výrobci, kteří získali schválení ve Spojeném království, zajistili pokračující soulad s právními předpisy EU a nepřišli o přístup na evropské trhy, budou tedy muset získat nová schválení od některého ze schvalovacích orgánů v zemích EU-27. To platí i pro výrobky, které se již vyrábějí.

3.4. Vznikají tak sice závažné důsledky pro budoucí úlohu schvalovacích orgánů Spojeného království, ale také vážné obavy, pokud jde o budoucnost výroby vozidel ve Spojeném království a tím i v EU. Tyto obavy souvisí zejména s právní nejistotou ohledně schválení typu vydaných ve Spojeném království a s oslabením jedné z hlavních zásad regulace, kterou je zachování regulační ucelenosti v celé EU.

3.5. Návrh se snaží řešit tyto otázky pomocí dočasné úpravy stávajících pravidel, aby mohli dotčení výrobci ke schválení použít kteroukoliv zemi z EU-27 a měli co nejmenší potíže. Jeho hlavními prvky je to, že:

- výslovně povoluje dotčeným výrobcům podat žádost o nové schválení stávajících typů u schvalovacího orgánu v některé zemi EU-27,
- povoluje, aby zkoušky, z nichž vycházejí schválení typu vydaná ve Spojeném království, nemusely být opakovány, protože technická zkušebna nebyla předtím určena a oznámena schvalovacím orgánem v zemi EU-27,
- stanoví, že takové schválení lze udělit, pokud jsou splněny požadavky na nová vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky spíše než požadavky na nové typy,
- navrhuje poskytnout pomoc s určením nových schvalovacích orgánů pro ty výrobky, které byly před vystoupením již na trhu, aby se zamezilo tomu, že žádný orgán nebude odpovídat za provádění kontrol shodnosti v provozu nebo za případné vydání pokynu ke stažení výrobku v budoucnosti.

3.6. Návrh Komise uznává potřebu chránit spotřebitele, pokud jde o bezpečnost vozidel a zachování environmentálních norem.

3.7. Návrh jasně uvádí, že činnost schvalovacích orgánů nekončí výrobou vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku či jejich uvedením na trh, ale pokračuje několik let po uvedení těchto výrobků na trh.

4. Připomínky

4.1. Výrobci automobilů potřebují nová osvědčení pro nové modely, které jsou uváděny na trh přibližně jednou za sedm let, ale také pro významné konstrukční či motorové změny, k nimž může docházet častěji. Tím se jasně zvyšuje naléhavost zaručení toho, že po brexitu dojde k hladkému přetvoření regulačních mechanismů potřebných k jejich výrobě.

4.2. Zhruba 56 % vývozu vozidel ze Spojeného království míří do Evropy – naproti tomu pouze 7 % vývozu evropských vozidel míří do Spojeného království. Nicméně údaje popisující fungování trhu, které se vztahují na poptávku po náhradních dílech, ukazují na složitější soubor opatření, jež by vyžadoval hladký regulační režim.

4.3. EHSV konstatuje, že navzdory zveřejnění tohoto návrhu nelze vzhledem k velké nejistotě, jež provází probíhající jednání mezi EU a Spojeným královstvím, posoudit jeho účinek.

4.4. EHSV se domnívá, že se návrh lépe hodí pro úspěšné vyjednání dohody mezi Británií a EU, kdy dojde k dostatečné shodě na provedení opatření, která umožňují určitou podobu obchodování v rámci celní unie a/nebo jednotného trhu.

4.5. EHSV souhlasí s následujícím výrokem, jež ve své páté zprávě z mandátu 2017–2019 s názvem Dopad brexitu na automobilový průmysl uvedla Dolní sněmovna parlamentu Spojeného království: „Je obtížné si představit, že by pro nadnárodní velkoobjemové výrobce, kteří tvoří většinu automobilového průmyslu Spojeného království, mělo z ekonomického hlediska smysl umístit svoji výrobu ve Spojeném království, aniž by existovala nějaká úmluva nebo když by se uplatňovala cla WTO.“ V případě neexistence nějaké úmluvy tedy bude nutné návrh přezkoumat, aby se zaručilo, že bude dostatečně rozhodný, aby byl připraven na takovou možnost.

4.6. Spojené království a Evropská unie se dosud nedohodly na přesné situaci ohledně budoucí úlohy schvalovacího orgánu Spojeného království. EHSV je toho názoru, že řešení této otázky je nezbytným předpokladem úspěšnosti nového regulačního režimu.

5. Výzvy

5.1. EHSV vítá cíle návrhu, zejména záměr snížit náklady pro dané odvětví, pokud jde o prodlení na hranicích a zbytečnou administrativní zátěž, a současně zajistit uplatňování nejvyššího standardu. EHSV se však domnívá, že dosažení těchto cílů je obrovskou výzvou, protože musí být nyní navržen zcela nový regulační systém.

5.2. EHSV však také konstatuje, že tento režim nevyhnutelně přispěje ke zvýšení nákladů, zejména protože se Spojené království stane nečlenskou zemí a stejně jako u ostatních nečlenských zemí budou nutně platit odlišná opatření.

5.3. Záležitosti, na něž se vztahují předpisy týkající se např. životního prostředí, práv spotřebitelů, jakosti výrobků atp., často podléhají novým nebo změněným vnitřním právním předpisům EU a platným směrnici. EHSV se domnívá, že EU i Spojené království budou muset zajistit, aby byla dohoda o regulačním režimu v tomto směru dostatečně flexibilní, a došlo tak k co nejmenšímu narušení.

5.4. V rámci EU probíhá výroba a distribuce vozidel vysoce integrovaným způsobem. V praxi funguje řada složitých a efektivních dodavatelských řetězců, což se podle názoru všech odborníků a EHSV po ukončení členství Spojeného království v EU výrazně změní. EHSV je rovněž toho názoru, že toto narušení sníží účinnost těchto systémů.

5.5. Vzhledem k vysokému počtu vozidel vyrobených v Británii a vyvezených do EU se EHSV zvláště obává, že jakékoliv vyloučení Spojeného království z tohoto trhu negativně ovlivní celkovou konkurenceschopnost, což pak povede ke zvýšení nákladů pro všechna hospodářská odvětví i pro spotřebitele. Proto musí návrh Komise, který se zasazuje o ochranu všech těchto zájmů, zaručit nepřetržitý příslušný závazek, který musí být zakotven v budoucích dohodách.

5.6. Složitost navrhovaných změn bude vyžadovat silné závazky obou stran k poskytování všeobecných informačních a vzdělávacích programů pro toto odvětví i pro jednotlivé schvalovací orgány. To představuje velkou výzvu, pokud jde o zdroje, a bude to vyžadovat značné množství času. S ohledem na současný harmonogram vystoupení Spojeného království podle článku 50 bude časový požadavek obzvláště problémový.

5.7. Vzhledem k tomu, jak trvá vyjednání dohody, a k času potřebnému k přizpůsobení různých systémů se EHSV domnívá, že bude po ukončení členství v březnu 2019 zapotřebí přechodné období.

5.8. Vzhledem k tomu, že příznivým výsledkem je pokračování stávajícího systému, kterým se řídí pohyb vozidel a souvisejících výrobků mezi Spojeným královstvím a EU, se EHSV domnívá, že vozidla vyrobená ve Spojeném království budou muset vyhovovat právním předpisům EU. Proto je potřeba poukázat na to, že tento návrh bude nadměrně obtížně provést, pokud nebude Spojené království určitým způsobem zapojeno do celní unie či jednotného trhu nebo do obou.

5.9. EHSV se domnívá, že nové právní postavení Spojeného království jakožto třetí země bude neustále vytvářet výzvy pro regulační režim pro vozidla a mobilní a stacionární zařízení. Proto pokud nebude možné urychleně tyto problémy řešit, budou nakonec výrobci nuceni změnit povahu svého stávajícího dodavatelského řetězce, což by mohlo narušit kontinuitu dostupných produktů a mít dopad na náklady spotřebitelů.

V Bruselu dne 19. září 2018.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Luca JAHIER
