

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Ergänzung der Rechtsvorschriften der EU über die Typgenehmigung im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union“

(COM(2018) 397 final — 2018/0220 (COD))

(2018/C 440/15)

Berichterstatter: **Séamus BOLAND**

Befassung	Europäisches Parlament, 2.7.2018 Rat, 3.7.2018
Rechtsgrundlage	Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Binnenmarkt, Produktion, Verbrauch
Annahme in der Fachgruppe	4.9.2018
Verabschiedung auf der Plenartagung	19.9.2018
Plenartagung Nr.	537
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Ent- haltungen)	198/0/7

1. Schlussfolgerungen

1.1. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Ergänzung der Rechtsvorschriften der EU über die Typgenehmigung im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union.

1.2. Nach Ansicht des EWSA ist dieser Vorschlag auf die praktischen Maßnahmen ausgerichtet, um den realen Auswirkungen auf die Fahrzeughersteller und -vertreiber sowie die Verbraucher gerecht zu werden, die sich aus den unweigerlichen rechtlichen Änderungen in Bezug auf die Typgenehmigungen ergeben werden, die von den Behörden des Vereinigten Königreichs auf der Grundlage von EU-Rechtsvorschriften ausgestellt werden.

1.3. Dieser Vorschlag sollte nach Meinung des EWSA deshalb als Vorlage für eine Reihe vergleichbarer Vereinbarungen dienen, die infolge des Brexit notwendig sein werden.

1.4. Der EWSA empfiehlt, dass bei der Einigung über diesen Vorschlag der Notwendigkeit einer angemessenen Vorlaufzeit für die vollständige Umsetzung des neuen Systems Rechnung getragen wird. Der Stichtag 29. März ist viel zu restriktiv und sollte zu gemeinsam vereinbarten Bedingungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden.

1.5. Der EWSA akzeptiert, dass die im Vereinigten Königreich ansässigen Typgenehmigungsbehörden ab dem Austrittsdatum des Vereinigten Königreichs keine Genehmigungen für Fahrzeuge gemäß EU-Rechtsvorschriften mehr erteilen können und die im Vereinigten Königreich ansässigen Hersteller eine Genehmigung bei einer der 27 in der EU ansässigen Behörden einholen müssen. Vor dem Hintergrund, dass die britische Regierung der Meinung ist, dass ihre Behörde als Typgenehmigungsbehörde nach internationalem Recht anerkannt werden sollte, empfiehlt der EWSA, jedwede Unklarheit in diesem Punkt auszuräumen.

1.6. Der EWSA hält fest, dass dieser Vorschlag gemäß dem in dem Austrittsabkommen festgesteckten Rahmen umgesetzt wird. Er ist daher der Auffassung, dass dieser Vorschlag keinesfalls verwässert werden darf.

1.7. Der EWSA weist darauf hin, dass in der EU aufgrund neuer Technologien, Informationen usw. Änderungen und Überarbeitungen von Rechtsvorschriften erforderlich sein könnten. Er empfiehlt daher, bei den Vereinbarungen genügend Spielraum zu lassen, damit echte Verhandlungen stattfinden können.

1.8. Der EWSA empfiehlt, dass in allen übergeordneten Handelsabkommen wie auch in dem Austrittsabkommen dem enormen Markt in der EU und im Vereinigten Königreich Rechnung getragen und bei sämtlichen Vereinbarungen sichergestellt wird, dass dieser Markt keinesfalls beeinträchtigt wird.

1.9. Der EWSA empfiehlt ausdrücklich, dass ausreichende Ressourcen für die notwendigen Informationssysteme, Schulungen und Beratungsdienste bereitgestellt und allen Industriezweigen sowie den Verbrauchern und Interessenträgern im Bereich Umweltschutz transparent zur Verfügung gestellt werden.

1.10. Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass „Grundrechte“ durch diesen Vorschlag nicht beeinträchtigt werden, weist jedoch darauf hin, dass Verbraucherrechte stets von Bedeutung sind, und empfiehlt daher, diesem Aspekt bei der Umsetzung Rechnung zu tragen.

2. Allgemeines

2.1. Nach einem Referendum über die EU-Mitgliedschaft beschloss das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland am 23. Juni 2016, aus der Europäischen Union auszutreten. Diese Entscheidung gilt auch für Gibraltar.

2.2. Am 29. März 2017 teilte das Vereinigte Königreich der EU seine Absicht mit, gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union auszutreten. Im Anschluss an die Auslösung von Artikel 50 wurde ein Verfahren für die Verhandlungen über den Austritt eingeleitet, um neue komplexe rechtliche Vereinbarungen erfolgreich auf den Weg zu bringen.

2.3. Nach einer entsprechenden Einigung soll das Vereinigte Königreich zum 30. März 2019 aus der EU austreten und zu einem Drittstaat werden, sofern in dem Abkommen kein neues Datum für das Inkrafttreten festgelegt wird.

2.4. Durch den EU-Austritt müssen zahlreiche praktische Fragen in Verbindung mit EU-weit geltenden Bestimmungen für Waren und Dienstleistungen gelöst werden. So werden insbesondere die im Vereinigten Königreich ansässigen Typgenehmigungsbehörden ab dem Austrittsdatum keine EU-Regulierungsbehörden mehr sein. Dies hat wiederum Auswirkungen auf geltende und künftige Vorschriften für Produkte, auch bereits genehmigte Produkte.

2.5. Der genaue Standpunkt des Vereinigten Königreichs in Bezug auf seine Typgenehmigungsbehörde wird indes Gegenstand des Gesamtabkommens sein, das derzeit ausgehandelt wird.

2.6. Zu den vielen Auswirkungen zählt u. a. die Unterbrechung einer breiten Palette an Lieferketten, die genau abgestimmt sind, um Produkte kosteneffizient und rechtzeitig in alle Mitgliedstaaten, auch ins Vereinigte Königreich, zu liefern.

2.7. In dem Vorschlag wird auch zur Kenntnis genommen, dass die Qualitätsnormen gewahrt werden müssen und die Umwelt- und Verbrauchernormen nicht verwässert werden dürfen.

2.8. Dieser Vorschlag könnte sehr gut als Vorbild für vergleichbare Vereinbarungen dienen; es ist deshalb wichtig, dass er von allen Interessenträgern und der breiteren Öffentlichkeit unterstützt wird.

2.9. In dem Vorschlag wird betont, dass er keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte hat. Der EWSA möchte jedoch darauf hinweisen, dass Änderungen in den Regulierungsstrukturen für Waren stets auch Auswirkungen auf die Verbraucher haben.

2.10. Im Mittelpunkt dieser Stellungnahme steht die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuge, die für die Güterbeförderung verwendet werden, und Motoren für nicht bewegliche Maschinen und Geräte.

3. Wesentlicher Inhalt des Kommissionsvorschlags

3.1. Mit dem Kommissionsvorschlag soll der EU-Rechtsrahmen für die Typgenehmigung geregelt werden, der eine Reihe von Produkten umfasst und für das Vereinigte Königreich nach dem EU-Austritt nicht mehr gelten wird.

3.2. Vorbehaltlich etwaiger Übergangsregelungen, die im Austrittsabkommen enthalten sein könnten, nennt die Kommission in ihrem Vorschlag ausdrücklich folgende Rechtsvorschriften, die betroffen sind:

- die Richtlinie 2007/46/EG über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (wird durch eine Verordnung gesetzt, die ab dem 1. September 2020 gilt),
- die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen,
- die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 über die Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen und
- die Verordnung (EU) 2016/1628 über die Typgenehmigung von Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte.

3.3. In dem Vorschlag wird ganz klar betont, dass die Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs keine EU-Typgenehmigungsbehörde mehr sein kann. Um die Einhaltung der EU-Rechtsvorschriften auch künftig zu gewährleisten und den Zugang zum Unionsmarkt zu behalten, müssen Hersteller, die Genehmigungen im Vereinigten Königreich erhalten haben, daher neue Genehmigungen der Typgenehmigungsbehörden der EU-27 einholen, auch für bereits in der Produktion befindliche Produkte.

3.4. Dies hat zum einen beträchtliche Auswirkungen auf die künftige Rolle der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs und ruft zum anderen schwerwiegende Bedenken betreffend die Zukunft der Automobilherstellung im Vereinigten Königreich wie auch in der EU hervor, vor allem betreffend die Rechtsunsicherheit in Bezug auf Typgenehmigungen des Vereinigten Königreichs und die Verwässerung eines der wichtigsten Regulierungsgrundsätze, namentlich die Gewährleistung der rechtlichen Kohärenz in der gesamten Europäischen Union.

3.5. Mit dem Vorschlag sollen diese Aspekte durch eine vorübergehende Änderung der geltenden Vorschriften gelöst werden, damit die betroffenen Hersteller sich mit möglichst wenigen Unannehmlichkeiten an eine der EU-27-Typgenehmigungsbehörden wenden können. Der Vorschlag:

- gestattet es betroffenen Herstellern ausdrücklich, bei einer EU-27-Typgenehmigungsbehörde neue Genehmigungen für vorhandene Typen zu beantragen;
- sieht vor, dass es nicht notwendig ist, die Prüfungen, die den Typgenehmigungen des Vereinigten Königreichs zugrunde liegen, mit der Begründung zu wiederholen, dass der technische Dienst von der EU-27-Typgenehmigungsbehörde nicht zuvor benannt und notifiziert wurde;
- gestattet die Erteilung solcher Genehmigungen, wenn statt der Anforderungen für neue Typen die Anforderungen für neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten erfüllt werden;
- sieht vor, für bereits auf dem Markt befindliche Produkte vor dem Austritt neue Typgenehmigungsbehörden zu ermitteln, um zu vermeiden, dass keine Behörde für die Durchführung von Übereinstimmungsprüfungen für in Betrieb befindliche Produkte oder mögliche künftige Rückrufe zuständig ist.

3.6. In dem Kommissionsvorschlag wird ausdrücklich festgestellt, dass die Verbraucher in puncto Fahrzeugsicherheit und Wahrung von Umweltnormen geschützt werden müssen.

3.7. Zudem wird präzisiert, dass die den Typgenehmigungsbehörden zugewiesene Rolle nicht mit der Herstellung oder dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit endet, sondern sich über mehrere Jahre nach dem Inverkehrbringen dieser Produkte erstreckt.

4. Bemerkungen

4.1. Automobilhersteller benötigen neue Genehmigungen für neue Modelle, die ungefähr alle sieben Jahre auf den Markt gebracht werden, aber auch für grundlegende Änderungen am Design oder Motor, die öfter vorgenommen werden. Angesichts dessen ist es noch wichtiger, dass nach dem Brexit eine reibungslose Anpassung der Regulierungsmechanismen für die Automobilherstellung erfolgt.

4.2. Ca. 56 % der Automobilexporte des Vereinigten Königreichs gehen nach Europa, wohingegen nur ca. 7 % der europäischen Fahrzeuge ins Vereinigte Königreich exportiert werden. Vorliegende Daten zur Funktionsweise des Marktes für die Lieferung von Ersatzteilen lassen indes darauf schließen, dass die Situation wesentlich komplexer ist, was einen störungsfreien Regulierungsrahmen notwendig macht.

4.3. Der EWSA hält fest, dass angesichts der enormen Unsicherheiten in den laufenden Verhandlungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich die Auswirkungen dieses Vorschlags auch nach seiner Veröffentlichung nicht bewertet werden können.

4.4. Der EWSA ist der Ansicht, dass dieser Vorschlag besser anwendbar ist nach erfolgreicher Aushandlung eines Abkommens zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU, in dem eine ausreichende Einigung zur Umsetzung von Maßnahmen erzielt wird, die den Handel in der einen oder anderen Art von Zollunion und/oder Binnenmarkt ermöglicht.

4.5. Der EWSA stimmt der vom Unterhaus des Vereinigten Königreichs veröffentlichten Aussage zu (siehe 5. Sitzungsbericht 2017-2019 „The impact of Brexit on the automotive sector“), dass es für multinationale Serienhersteller, d. h. das Gros der britischen Automobilindustrie, wirtschaftlich wohl kaum sinnvoll wäre, im Falle eines „No Deal“-Szenarios oder der Anwendung der WTO-Regeln ihre Produktion im Vereinigten Königreich durchzuführen. Sollte das „No Deal“-Szenario Wirklichkeit werden, muss der Vorschlag daher dahingehend überarbeitet werden, dass er robust genug ist, um den dann herrschenden Bedingungen zu entsprechen.

4.6. Das Vereinigte Königreich und die Europäische Union haben sich bisher noch nicht im Detail über die künftige Rolle der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs geeinigt. Nach Auffassung des EWSA muss diese Frage gelöst werden, damit ein neuer Rechtsrahmen Erfolg haben kann.

5. Herausforderungen

5.1. Der EWSA begrüßt die Ziele des Vorschlags, insbesondere die Absicht, die Kosten für die Industrie im Sinne von Verzögerungen an den Grenzen und unnötiger Bürokratie zu senken und gleichzeitig die Anwendung der höchsten Standards sicherzustellen. Er erachtet die Verwirklichung dieser Ziele jedoch als enorme Herausforderungen, da bereits jetzt ein gänzlich neuer Regulierungsrahmen konzipiert werden muss.

5.2. Der EWSA weist auch darauf hin, dass eine derartige Regelung unweigerlich höhere Kosten bewirken wird, in erster Linie weil das Vereinigte Königreich dann kein EU-Mitglied ist und wie für alle anderen Drittländer auch notwendigerweise andere Modalitäten gelten.

5.3. In Rechtsvorschriften geregelte Aspekte wie Umwelt, Verbraucherrechte, Produktqualität usw. sind oftmals Gegenstand neuer, überarbeiteter oder geltender EU-Bestimmungen. Nach Meinung des EWSA müssten die EU und das Vereinigte Königreich sicherstellen, dass die Vereinbarungen über den Rechtsrahmen flexibel genug sind, um dies zu bewerkstelligen und die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

5.4. Fahrzeugherstellung und -vertrieb in der EU sind äußerst stark integriert. Es gibt eine Vielzahl von komplexen und effizienten Lieferketten; dies wird sich nach dem EU-Austritt des Vereinigten Königreichs nach Meinung sämtlicher Experten und auch des EWSA erheblich ändern. Der EWSA merkt zudem an, dass derartige Störungen die Wirksamkeit dieser Systeme beeinträchtigen werden.

5.5. Aufgrund der hohen Zahl im Vereinigten Königreich hergestellter und in die EU exportierter Fahrzeuge zeigt sich der EWSA besonders besorgt darüber, dass jedweder Ausschluss des Vereinigten Königreichs von diesem Markt die Wettbewerbsfähigkeit insgesamt beeinträchtigen wird, was wiederum zu einer Kostensteigerung für alle Wirtschaftssektoren und die Verbraucher führen wird. Mit dem Kommissionsvorschlag, in dem festgehalten ist, dass all diese Interessen geschützt werden müssen, muss somit sichergestellt werden, dass es eine allgemeine Verpflichtung auf dieses Ziel gibt und dieses Ziel auch in künftigen Vereinbarungen festgeschrieben wird.

5.6. Angesichts der Komplexität der vorgeschlagenen Änderungen bedarf es eines deutlichen Bekenntnisses beider Seiten zur Auflage umfassender Informations- und Schulungsprogramme für die Industrie wie auch die Typgenehmigungsbehörden. Dies erfordert beträchtliche Ressourcen und Zeit. Der Zeitrahmen wird angesichts des aktuellen Zeitplans für den EU-Austritt des Vereinigten Königreichs gemäß Artikel 50 ein besonderes Problem.

5.7. Aufgrund zum einen der Zeit, die für die Aushandlung des Austrittsabkommens notwendig ist, und zum anderen der Zeit, die für die Verwirklichung der Konformität der verschiedenen Systeme erforderlich ist, wird aus Sicht des EWSA ein Übergangszeitraum nach dem Austrittsdatum März 2019 vonnöten sein.

5.8. Ein vorteilhaftes Ergebnis wäre die Beibehaltung des geltenden Systems für die Beförderung von Fahrzeugen und damit verbundener Produkte zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU; der EWSA betont daher, dass im Vereinigten Königreich hergestellte Fahrzeuge den EU-Rechtsvorschriften entsprechen müssten. Daher wird es äußerst schwierig, diesen Vorschlag umzusetzen, sollte das Vereinigte Königreich in keiner Weise Teil der Zollunion oder des Binnenmarkts oder beider sein.

5.9. Nach Meinung des EWSA wird der neue Status des Vereinigten Königreichs als Nicht-Mitglied auf Dauer Probleme in Bezug auf die Rechtsvorschriften für mobile und nichtmobile Fahrzeuge nach sich ziehen. Werden diese Probleme nicht zügig gelöst, werden Hersteller sich letztendlich dazu gezwungen sehen, ihre aktuellen Lieferketten zu überdenken, was die dauerhafte Verfügbarkeit von Produkten und die Verbraucherkosten beeinträchtigen wird.

Brüssel, den 19. September 2018

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Luca JAHIER
