

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus ELi tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide täiendamine seoses Ühendkuningriigi lahkumisega liidust“

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

(2018/C 440/15)

Raportöör: **Séamus BOLAND**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 2.7.2018 nõukogu, 3.7.2018
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 114
Vastutav sektsioon	ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	4.9.2018
Vastuvõtmine täiskogus	19.9.2018
Täiskogu istungjärk nr	537
Hääletuse tulemus (poolt/vastu/erapooletuid)	198/0/7

1. Järeldused

1.1. Komiteel on heameel, et Euroopa Komisjon avaldas dokumendi „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus ELi tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide täiendamine seoses Ühendkuningriigi lahkumisega liidust“.

1.2. Komitee nendib, et ettepaneku keskmes on praktilised meetmed, mida on vaja võtta, et käsitleda nii sõidukitööstusele ja turustamisele kui ka tarbijatele avalduvaid reaalseid tagajärgi, mille põhjuseks on Ühendkuningriigi asutuste väljastatud tüübikinnitustunnistuse õigusliku staatuse vältimatu muutumine ELi õigusaktide alusel.

1.3. Sellega seoses leiab komitee, et asjaomane ettepanek tuleks võtta eeskujuks paljude sarnaste, Brexitist johtuvate kokkulepete puhul.

1.4. Komitee soovib ettepaneku üle saavutatavas kokkuleppes tunnistada vajadust mõistliku elluviimisaja järele enne uue süsteemi täieliku rakendamise jõustumist. Üldiselt on väljaastumiskuupäev 29. märts liiga piirav ning seda tuleks Ühendkuningriigi ja ELi kokkulepitud tingimustel pikendada.

1.5. Komitee nõustub, et Ühendkuningriigi väljaastumisel liidust ei saa Ühendkuningriigi tüübikinnitusasutused ELi õigusaktide alusel enam sõidukitele tunnistust väljastada ja seal asuvad tootjad peavad kinnitust taotlema EL 27 tüübikinnitusasutustelt. Arvestades Ühendkuningriigi valitsuse seisukohta, et nende asutust tuleks rahvusvaheliste tingimuste kohaselt tunnistada tüübikinnitusasutusena, soovib komitee selle küsimuse segaduse vältimiseks selgeks rääkida.

1.6. Komitee märgib, et ettepanek rakendatakse läbirääkimiste tulemusena saadud väljaastumislepingus üldjoontes sätestatud parameetrite piires. Komitee soovib seega ettepanekut mitte mingil juhul nõrgendada.

1.7. Komitee märgib, et ELis võidakse direktiive uue tehnoloogia, uue teabe vms tulemusena muuta ja parandada, mistõttu on soovitatav tagada lepingutes vajalik paindlikkus, et saaksid toimuda tõelised läbirääkimised.

1.8. Komitee soovib kõigis üldistes kaubanduskokkulepetes, aga ka väljaastumislepingus, arvestada ELi ja Ühendkuningriigi tohutu turuga ning tagada kõigis lepingutes negatiivsete häirete puudumine sellel turul.

1.9. Komitee soovib tungivalt eraldada vajalikele teabesüsteemidele, koolitusele ja nõustamisele piisavaid vahendeid ning teha need läbipaistvalt kättesaadavaks tööstuse kõigile osadele, sh tarbijatele ja keskkonnaala sidusrühmadele.

1.10. Komitee tõdeb, et ehkki käsitletav ettepanek ei mõjuta põhiõigusi, jäävad tarbijaõigused alati oluliseks ja soovib seetõttu seda asjaolu rakendamise käigus läbivalt tunnistada.

2. Üldised märkused

2.1. 23. juunil 2016 ELi liikmesuse üle toimunud rahvahääletusel otsustas Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik Euroopa Liidust lahkuda. Otsus puudutab ka Gibraltari.

2.2. 29. märtsil 2017 teavitas Ühendkuningriik Euroopa Liidu lepingu artikli 50 kohaselt oma kavatsusest EList välja astuda. Kõnealuse artikli kohaldamisel käivitati läbirääkimiste protsess liikmestaatusest väljaastumise üle, et uusi keerukaid õiguslikke küsimusi edukalt hallata.

2.3. Kokkuleppe korral on Ühendkuningriigi liidust väljaastumine kavas 30. märtsil 2019 ja sellega saab temast kolmas riik, kui lepingus ei esitata ettepanek uue alguskuupäeva kohta.

2.4. Üldise veendumuse kohaselt tekitab liidust väljaastumine vajaduse lahendada paljud praktilised küsimused, mis puudutavad kaupade ja teenuste reguleerimist üle liidu. Eelkõige Briti saartel asuvad tüübikinnitusasutused kaotavad väljaastumiskuupäeval oma koha ELi reguleeriva asutusena. Sellel on omakorda mõju kaupade, sh juba kinnituse saanud kaupade reguleerimisele praegu ja tulevikus.

2.5. Tuleb aga märkida, et Ühendkuningriigi täpne seisukoht Ühendkuningriigi tüübikinnitusasutuse suhtes kuulub üldise alles läbirääkimiste etapis oleva lepingu alla.

2.6. Paljude tagajärgede hulgas on häired mitmesuguste toodete tarneahelas, mis on täpselt korraldatud viisil, mis aitab kaupu kulutõhusalt ja õigel ajal tarnida kõigisse liikmesriikidesse, sh Suurbritanniasse.

2.7. Ettepanekus tõdetakse samuti teravat vajadust säilitada kõik kvaliteedistandardid ning tagada, et ei nõrgendataks keskkonna ja tarbijatega seotud standardeid.

2.8. Ettepanek võiks anda eeskjuu paljudele sarnastele lepingutele ning seda silmas pidades on väga tähtis, et sel oleks kõigi sidusrühmade ja laiema üldsuse toetus.

2.9. Ettepanekus märgitakse, et see ei mõjuta põhiõiguste kaitset. Kuid komitee tõdeb siiski, et kaupade kohta käivate reguleerimisstruktuuride muutmisel on alati mõju tarbijatele.

2.10. Ettepanekus keskendutakse mootorite, kaubaveokite ning mitteliikurmasinade mootorite suhtes kohaldatava tüübikinnituse süsteemiga seonduvale olukorrale.

3. Komisjoni ettepaneku põhisisu

3.1. Komisjoni ettepanekus püütakse käsitleda mitmete toodete tüübikinnitust reguleerivat ELi õigusraamistikku, mida ei kohaldata enam Ühendkuningriigi suhtes pärast selle väljaastumist liidust.

3.2. Komisjoni ettepanekus täpsustatakse, et olenevalt väljaastumislepingus sisalduda võivast üleminekukorrast, avaldub mõju järgmistele õigusaktidele:

- direktiiv 2007/46/EÜ mootorsõidukite ja haagiste tüübikinnituste kohta (asendatakse määrusega, mida hakatakse kohaldama alates 1. septembrist 2020);
- määrus (EL) nr 168/2013 kahe- ja kolmerattaliste ning neljarattaliste sõidukite tüübikinnituse kohta;
- määrus (EL) nr 167/2013 põllu- ja metsamajanduses kasutatavate sõidukite tüübikinnituse andmise kohta ning
- määrus (EL) 2016/1628, mis käsitleb väljaspool teid kasutatavates liikurmasinates kasutatavate mootorite tüübikinnitust.

3.3. Ettepanekus öeldakse selgelt, et praegune Ühendkuningriigi tüübikinnitusasutus ei saa enam sellisena ELi õigusaktide alusel tegutseda. Et saavutada jätkuv vastavus ELi õigusaktidele ja säilitada juurdepääs liidu turule, peavad tootjad, kes varem said tüübikinnituse Ühendkuningriigist, seega taotlema uusi tüübikinnitusi EL 27 tüübikinnitusasutustelt. See käib ka juba tootmises olevate kaupade kohta.

3.4. Mõju Ühendkuningriigi tüübikinnitusasutuse tulevasele rollile on märkimisväärne, kuid sügavalt murelikuks teeb mõju Ühendkuningriigi ning samavõrra ka ELi sõidukitööstuse tulevikule. Peamiselt valmistab muret Ühendkuningriigi tüübikinnituste õiguskindlusetus ja asjaolu, et nõrgendatakse reguleerimise üht peamist põhimõtet, milleks on õigusaktide sidususe säilitamine kogu Euroopa Liidus.

3.5. Ettepaneku eesmärk on neid küsimusi käsitleda, muutes ajutiselt kehtivaid eeskirju, et asjaomased tootjad saaksid esitada taotluse EL 27 tüübikinnitusasutusele võimalikult sujuvalt. Põhipunktid on järgmised:

- võimaldatakse asjaomastel tootjatel sõnaselgelt taotleda EL 27 tüübikinnitusasutuselt uute tüübikinnituste andmist olemasolevatele tüüpidele;
- lubatakse Ühendkuningriigi tüübikinnituse aluseks olevaid katseid mitte korrata, sest EL 27 tüübikinnitusasutus ei ole varem määranud tehnilist teenistust ega sellest teatanud;
- sätestatakse, et selliseid tüübikinnitusi võib anda juhul, kui uusi tüüpe käsitlevate nõuete asemel on täidetud nõuded uutele sõidukitele, süsteemidele, osistele ja eraldi seadmetikele;
- tehakse ettepanek aidata määrata uued tüübikinnitusasutused toodetele, mis on turule lastud enne välja astumist, et vältida olukorda, kus ükski asutus ei vastuta kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli või võimaliku tulevase tagasisaatmise eest.

3.6. Komisjoni ettepanekus tunnistatakse vajadust kaitsta tarbijaid sõidukiohutuse ja keskkonnastandardite säilitamise valdkonnas.

3.7. Ettepanekus sätestatakse selgelt, et tüübikinnitusasutuste osa ei lõpe sõiduki, süsteemi, osa või eraldi seadmetiku tootmise ega turuleviimisega, vaid kestab mitmeid aastaid pärast kõnealuste toodete turule laskmist.

4. Märkused

4.1. Autotootjad vajavad uusi tunnistusi nii uute mudelite jaoks, mis lastakse välja keskmiselt iga seitsme aasta järel, kui ka oluliste konstruktsiooni- või mootorimuutuste puhul, mis toimuvad sagedamini. See võimendab ilmselgelt pakilisust tagada, et pärast Brexitit toimub nende tootmiseks vajalike reguleerimismehhanismide sujuv ühtlustamine.

4.2. Umbes 56 % Ühendkuningriigi sõidukitest eksporditakse Euroopasse; vaid umbes 7 % Euroopa sõidukitest eksporditakse Ühendkuningriiki. Kuid varuosade tarnimise turu toimimist mõõtvad andmed osutavad keerukamale korraldusele, mille jaoks on vaja sujuvat reguleerivat raamistikku.

4.3. Komitee märgib, et vaatamata ettepaneku avaldamisele ei saa selle mõju hinnata, kuna käimasolevaid läbirääkimisi ELi ja Ühendkuningriigi vahel ümbritseb tohutu ebakindlus.

4.4. Komitee leiab, et ettepanek sobib pigem juhul, kui Ühendkuningriigi ja ELi läbirääkimised lepingu üle on edukad, nii et valitseb piisav üksmeel, et võtta meetmeid, mis võimaldavad teataval viisil kaubavahetuse toimumist tolliliidus ja/või ühtsel turul.

4.5. Komitee on nõus Briti alamkoja avaldatud väitega (2017.–2019. aasta ametiaja viies aruanne „The impact of Brexit on the automotive sector“), et on raske mõista, millist majanduslikku kasu saaksid hargmaised suurtootjad – enamik Ühendkuningriigi autotööstusest – tootmise jätkumisest Ühendkuningriigis, kui kokkuleppele ei jõuta või kui käivitub WTO tariifide süsteem. Kokkuleppe puudumisel tuleb ettepanek läbi vaadata, et tagada selle piisav kindlus sellise stsenaariumi korral.

4.6. Ühendkuningriik ja EL ei ole veel kokku leppinud, milline täpselt oleks Ühendkuningriigi tüübikinnitusasutuse roll edaspidi. Komitee on seisukohal, et uue reguleeriva raamistiku edu sõltub suuresti selle küsimuse lahendamisest.

5. Probleemid

5.1. Komitee toetab ettepaneku eesmärke, eriti kavatsust vähendada tööstuse kulusid, mis on seotud viivitustega piiril ja ebavajaliku bürokraatiaga, tagades samal ajal kõrgeimate standardite kehtivuse. Komitee on aga veendunud, et nimetatud eesmärkide saavutamine on äärmiselt raske, kuna nüüd tuleb välja töötada täiesti uus reguleeriv raamistik.

5.2. Kuid komitee tõdeb samas, et selline raamistik toob vältimatult kaasa suuremad kulud, peamiselt seetõttu, et Suurbritannia ei ole enam liikmesriik ja sarnaselt teiste mitteliikmetega kehtiks paratamatult teistsugune korraldus.

5.3. Määruses hõlmatud küsimused, mh keskkond, tarbijaõigused ja toodete kvaliteet, kuuluvad sageli uute või muudetud ELi siseste õigusaktide ja kehtivate direktiivide alla. Komitee usub, et nii EL kui ka Ühendkuningriik peavad tagama, et kokkulepe reguleeriva raamistiku üle oleks selle kindlustamiseks piisavalt paindlik, põhjustades võimalikult vähe häireid.

5.4. ELis on sõidukite tootmise ja turustamise protsess arenenud äärmiselt integreeritult. Tegutseb palju keerukaid ja tõhusaid tarneahelaid, mis kõigi ekspertide ja komitee arvates muutuvad pärast Ühendkuningriigi liidust lahkumist radikaalselt. Komitee on samuti arvamusel, et sellised häired vähendavad asjaomaste süsteemide tõhusust.

5.5. Kuna Ühendkuningriigis toodetud sõidukeid eksporditakse arvukalt ELi, valmistab komiteele iseäranis muret asjaolu, et Ühendkuningriigi kõrvalejätmine sellelt turult mõjutab negatiivselt üldist konkurentsivõimet, mis omakorda suurendab kulusid kõigis majandussektorites, kuid ka tarbijate jaoks. Seepärast peab komisjoni teatis, mis väidetavalt kaitseb kõiki neid huve, tagama jätkuva pühendumise sellele eesmärgile ja see peab leidma kajastamist tulevastes lepingutes.

5.6. Kavandatud muutuste keerukus nõuab mõlemalt poolelt kindla kohustuse võtmist pakkuda ulatuslikku teavet ja koolitusprogramme nii tööstusele kui ka kõigile tüübikinnitusasutustele. See esitab suuri nõudmisi nii vahenditele kui nõuab ka palju aega. Aeg on eriti problemaatiline tegur, pidades silmas Ühendkuningriigi lahkumise ajakava artiklis 50 sätestatu kohaselt.

5.7. Kuna läbirääkimised lepingu üle on aeganõudvad ja aega on vaja ka mitmesuguste süsteemide vastavusse viimiseks, leiab komitee, et üleminekuperiood peaks ulatuma 2019. aasta märtsi väljaastumiskuupäevast kaugemale.

5.8. Kuna eelistatud lõpptulemusena jätkuks praegune süsteem, millega reguleeritakse sõidukite ja seonduvate kaupade liikumist Ühendkuningriigi ja ELi vahel, peab komitee vajalikuks, et Ühendkuningriigis toodetud sõidukid vastaksid ELi eeskirjadele. Seepärast tuleb märkida, et kui Ühendkuningriik ei ole mingil viisil seotud tolliliidu või ühtse turu või mõlemaga, on ettepanekus kavandatud äärmiselt raske hallata.

5.9. Komitee usub, et Ühendkuningriigi uus staatus kolmanda riigina jääb põhjustama probleeme sõidukeid ning liikur- ja mitteliikurmasinaid reguleerivale raamistikule. Suutmatus neid probleeme kiirelt lahendada sunnib seega tootjaid lõpuks muutma oma praeguse tarneahela olemust, mis võib mõjutada toodete jätkuvat kättesaadavust ja tarbijatele tekkivaid kulusid.

Brüssel 19. september 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Luca JAHIER
