

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om komplettering av Europeiska unionens typgodkännandelagstiftning med anledning av Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen

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

(2018/C 440/15)

Föredragande: **Séamus BOLAND**

Remiss	Europaparlamentet, 2.7.2018 Rådet, 3.7.2018
Rättslig grund	Artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktions- sätt
Ansvarig facksektion	Inre marknaden, produktion och konsumtion
Antagande av facksektionen	4.9.2018
Antagande vid plenarsessionen	19.9.2018
Plenarsession nr	537
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	198/0/7

1. Slutsatser

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) välkomnar Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om komplettering av Europeiska unionens typgodkännandelagstiftning med anledning av Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen.

1.2 EESK anser att förslaget är inriktat på de konkreta åtgärder som krävs för att hantera de reella konsekvenserna för fordonsindustrin, distributionssektorn och konsumenterna till följd av de oundvikliga förändringarna i förbindelse med typgodkännanden vid brittiska myndigheter på grundval av EU-lagstiftningen.

1.3 EESK anser att förslaget bör utgöra en modell för många andra liknande avtal som krävs till följd av brexit.

1.4 EESK rekommenderar att man vid överenskommelsen om detta förslag ska erkänna att det finns ett behov av en rimlig ledtid innan det nya systemet genomförs fullt ut. Generellt sett är tidsfristen den 29 mars alltför snäv och Förenade kungariket och EU bör enas om villkor för att förlänga den.

1.5 EESK accepterar att brittiska typgodkännandemyndigheter efter det att Förenade kungariket lämnar EU inte längre kan utfärda intyg för fordon enligt EU-lagstiftningen och att fordonstillverkare med säte i Förenade kungariket måste söka godkännande från någon av de övriga 27 myndigheterna med säte i EU. Kommittén noterar att den brittiska regeringen anser att deras myndighet bör erkännas som en typgodkännandemyndighet på internationella villkor, och rekommenderar därför att alla eventuella oklarheter på denna punkt reds ut.

1.6 Det aktuella förslaget kommer att genomföras inom ramen för de parametrar som fastställs i det övergripande avtalet om utträde. Kommittén rekommenderar därför att förslaget inte urvattnas på något sätt.

1.7 EESK noterar att det inom EU kan komma att göras eller föreslås ändringar av direktiv på grundval av ny teknik, ny information osv. EESK rekommenderar därför att avtalen är flexibla nog för att möjliggöra reella förhandlingar.

1.8 Alla generella avtal om handel samt om utträdet ur unionen bör ta hänsyn till den enorma marknad som finns i EU och Förenade kungariket och säkerställa att denna marknad inte påverkas negativt.

1.9 Kommittén rekommenderar med kraft att de informationssystem, den utbildning och den rådgivning som behövs tilldelas tillräckliga resurser och görs öppna och tillgängliga för alla delar av industrin, inbegripet konsumenter och miljöintressenter.

1.10 De "grundläggande rättigheterna" påverkas visserligen inte av detta förslag, men konsumenternas rättigheter kommer alltid att vara en viktig fråga och kommittén rekommenderar därför att detta erkänns i alla delar av genomförandet.

2. Allmänt

2.1 Den 23 juni 2016, efter en folkomröstning om EU-medlemskapet, beslutade Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland att lämna EU. Beslutet omfattar även Gibraltar.

2.2 Den 29 mars 2017 anmälde Förenade kungariket sin avsikt att utträda ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. När artikeln utlöstes inrättades ett förfarande för förhandling om upphörande av medlemskap, i syfte att framgångsrikt hantera nya komplexa juridiska upplägg.

2.3 Så snart man har nått en överenskommelse är det tänkt att Förenade kungariket från och med den 30 mars 2019 inte längre kommer vara medlem av EU utan bli ett tredjeland, såvida överenskommelsen inte innehåller ett förslag om ett nytt startdatum.

2.4 Det är allmänt vedertaget att uppsägningen av medlemskapet kommer att skapa ett behov av att lösa flera praktiska frågor i förhållande till EU-omfattande reglering av varor och tjänster. Typgodkännandemyndigheter med säte i Storbritannien kommer till exempel inte längre att ha en roll som EU-regleringsorgan från det datum medlemskapet upphör. Detta får i sin tur konsekvenser för befintlig och framtida reglering av varor, inbegripet varor som redan godkänts.

2.5 Det bör dock noteras att Förenade kungarikets exakta ställning i förhållande till Förenade kungarikets typgodkännandemyndigheter kommer att bli föremål för det övergripande avtal som man fortfarande håller på att förhandla fram.

2.6 En av de många konsekvenserna kommer att bli störningar av olika produkters leveranskedjor, vilka i mycket hög grad är anpassade till leverans av varor på ett kostnadseffektivt och snabbt sätt till alla medlemsstater, inbegripet Förenade kungariket.

2.7 Behovet av att upprätthålla alla kvalitetsstandarder samt att säkerställa att miljömässiga och konsumentrelaterade standarder inte urvattnas är även mycket framträdande i förslaget.

2.8 Förslaget skulle kunna fungera utmärkt som modell för andra, liknande avtal, och i detta sammanhang är det av största vikt att det får stöd av alla intressenter och av allmänheten i vidare bemärkelse.

2.9 I texten anges att förslaget inte kommer att få några konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna. EESK vill emellertid påpeka att förändringar av juridiska strukturer som påverkar varor alltid kommer att få konsekvenser för konsumenterna.

2.10 Detta yttrande kommer att riktas in på situationen när det gäller typgodkännandesystemet för motorer, fordon som används för transport av varor och motorer som används i icke-mobila maskiner.

3. Sammanfattning av kommissionens förslag

3.1 Syftet med kommissionens förslag är att hantera EU:s rättsliga ram för typgodkännandesystemets tillämpning på ett antal produkter, som inte längre kommer att gälla i Förenade kungariket efter det att dess EU-medlemskap upphört.

3.2 Mer specifikt, och i enlighet med övergångsarrangemang som kan komma att göras i avtalet om medlemskapets upphörande, nämner kommissionen i sitt förslag följande rättsakter som påverkas:

- Direktiv 2007/46/EG om godkännande av motorfordon och släpvagnar (kommer att ersättas av en förordning som kommer att vara tillämplig från och med den 1 september 2020).
- Förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.
- Förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon.
- Förordning (EU) 2016/1628 om typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.

3.3 I förslaget framgår det också tydligt att befintliga typgodkännandemyndigheter i Förenade kungariket inte längre kommer att kunna fortsätta att vara sådana enligt EU-lagstiftningen. För att uppnå fortsatt efterlevnad med EU-lagstiftningen och få fortsatt tillgång till unionens marknad kommer tillverkare som tidigare fick godkännande i Förenade kungariket därför att behöva nya godkännanden från någon av typgodkännandemyndigheterna i EU-27. Detta gäller även produkter som redan är i produktion.

3.4 Konsekvenserna för typgodkännandemyndigheterna i Förenade kungariket och deras framtida roll är visserligen betydande, men det finns även allvarliga farhågor vad gäller framtiden för fordonstillverkningen i Förenade kungariket och, omvänt, inom EU. Dessa farhågor avser främst rättsosäkerheten för typgodkännanden i Förenade kungariket och urvattning av en av de främsta principerna för lagstiftning, dvs. upprätthållandet av en konsekvent lagstiftning i hela EU.

3.5 Förslaget syftar till att ta itu med dessa problem genom en tillfällig ändring av de befintliga bestämmelserna, så att de berörda tillverkarna kan vända sig till någon av typgodkännandemyndigheterna i EU-27 med minsta möjliga olägenhet. De viktigaste punkterna är följande:

- En uttrycklig tillåtelse för berörda tillverkare att ansöka om nya typgodkännanden hos typgodkännandemyndigheter i EU-27.
- Undantag från kravet att upprepa de provningar som ligger till grund för brittiska typgodkännanden, vilket föranleds av att den tekniska tjänsten inte i förväg utsetts och anmälts av en typgodkännandemyndighet i EU-27.
- Tillstånd att meddela sådana godkännanden om kraven för nya fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter är uppfyllda i stället för kraven för nya typer.
- Förslag på hur nya typgodkännandemyndigheter kan utses för produkter som har släppts ut på marknaden före utträdet, för att undvika en situation där ingen myndighet är ansvarig för att utföra kontroller av överensstämmelse i drift eller utfärda en eventuell framtida återkallelse.

3.6 I kommissionens förslag erkänns behovet av att skydda konsumenterna när det gäller fordonssäkerhet och upprätthållandet av miljöstandarder.

3.7 I förslaget anges klart och tydligt att typgodkännandemyndigheternas arbete inte upphör med tillverkning eller utsläppande på marknaden av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, utan fortsätter under flera år efter utsläppandet på marknaden av produkterna.

4. Kommentarer

4.1 Biltillverkare kräver nya intyg för nya modeller som släpps ut på marknaden ungefär vart sjunde år, men också för väsentliga förändringar av designen eller av motorn, vilka kan inträffa oftare. Detta förstärker tydligt det trängande behovet av att se till att det efter brexit sker en smidig anpassning av de regleringsmekanismer som krävs för produktionen.

4.2 Omkring 56 % av Förenade kungarikets fordonsexport går till EU, och endast omkring 7 % av EU:s fordonsexport går till Förenade kungariket. Emellertid tyder uppgifter om marknaden för reservdelar på att det sannolikt är fråga om ett mer komplext samspel, som skulle kräva en välfungerande rättslig ram.

4.3 EESK noterar att man trots offentliggörandet av detta förslag inte kan bedöma dess effekter på grund av den stora osäkerheten kring de pågående förhandlingarna mellan EU och Förenade kungariket.

4.4 EESK anser att förslaget är bättre lämpat för framgångsrika förhandlingar av ett avtal mellan Storbritannien och EU där det råder tillräcklig enighet om genomförandet av åtgärder som tillåter handel i någon form inom en tullunion och/eller en inre marknad.

4.5 EESK ställer sig bakom följande uttalande som brittiska underhuset offentliggjort (femte rapporten från sammanträdesperioden 2017–2019, med titeln "The impact of Brexit on the automotive sector"): "Det är svårt att se hur det skulle kunna vara ekonomiskt intressant för stora multinationella tillverkare – lejonparten av Förenade kungarikets fordonsindustri – att förlägga produktionen i Förenade kungariket utan ett avtal eller i ett scenario med tullar inom ramen för WTO". Vid ett eventuellt scenario utan avtal kommer förslaget därför att behöva ses över för att säkerställa att det är tillräckligt robust.

4.6 Förenade kungariket och EU har ännu inte enats om vilken roll Förenade kungarikets typgodkännandeorgan ska ha i framtiden. EESK anser att lösningen av den här frågan är av avgörande betydelse, om de nya bestämmelserna ska bli framgångsrika.

5. Utmaningar

5.1 EESK välkomnar förslaget mål, i synnerhet avsikten att minska kostnaderna för branschen med koppling till förseningar vid gränserna och onödig byråkrati, och samtidigt säkerställa att de striktaste standarderna tillämpas. EESK anser dock att uppnåendet av dessa mål är en enorm utmaning, med tanke på att ett helt nytt regelverk nu måste utformas.

5.2 Kommittén noterar också att ett sådant regelverk oundvikligen kommer att bidra till högre kostnader, främst eftersom Storbritannien kommer att bli ett tredjeland och att landet, precis som andra tredjeländer, med nödvändighet kommer att behöva andra ordningar.

5.3 De frågor som omfattas av föreskrifter som berör exempelvis miljö, konsumenträttigheter och produktkvalitet är ofta föremål för ny eller ändrad intern EU-lagstiftning och direktiv som är under utarbetande. Både EU och Förenade kungariket kommer att behöva säkerställa att det regelverk man enas om är flexibelt nog för att kunna hantera detta, för att skapa minsta möjliga störningar.

5.4 Processen för tillverkning och distribution av fordon har utvecklats på ett mycket integrerat sätt inom EU. Det finns många komplexa och effektiva leveranskedjor i funktion, som enligt alla sakkunnigas och EESK:s åsikt kommer att förändras väsentligt efter Förenade kungarikets utträde ur unionen. EESK anser även att en sådan störning kommer att minska effektiviteten i dessa system.

5.5 På grund av det höga antalet fordon som tillverkas i Storbritannien och exporteras till EU är kommittén särskilt oroad över att ett eventuellt uteslutande av Förenade kungariket från denna marknad kommer att få negativa konsekvenser för den allmänna konkurrenskraften, vilket i sin tur kommer att öka kostnaderna för alla delar av ekonomin, liksom för konsumenterna. Därför måste kommissionens förslag – där man förespråkar att alla dessa intressen skyddas – säkerställa att det finns ett kontinuerligt åtagande om detta, som måste ingå i framtida avtal.

5.6 De föreslagna ändringarna är så komplexa att det kommer att krävas ett starkt åtagande från båda sidor om att tillhandahålla omfattande information och utbildningsprogram för branschen, liksom för var och en av typgodkännande-myndigheterna. Detta utgör en stor utmaning när det gäller resurser och kommer att kräva mycket tid. Behovet av tid är en särskilt stor utmaning med tanke på den nuvarande tidsplanen för Förenade kungarikets utträde i enlighet med artikel 50.

5.7 Mot bakgrund av den tid det tar att förhandla fram en överenskommelse och den tid som behövs för att anpassa de olika systemen anser EESK att det behövs en övergångsperiod som sträcker sig bortom utträdesdatumet i mars 2019.

5.8 Med tanke på att ett gynnsamt resultat är om det nuvarande systemet kan fortsätta att styra fordons och tillhörande produkters rörlighet mellan Förenade kungariket och EU, anser EESK att fordon som tillverkas i Förenade kungariket kommer att behöva anpassas till EU-lagstiftningen. Därför konstaterar kommittén att såvida Förenade kungariket inte på något sätt är anknutet till tullunionen eller den inre marknaden, eller båda, kommer detta förslag att bli extremt svårt att genomföra.

5.9 EESK anser att Förenade kungarikets nya status som tredjeland kommer att innebära kontinuerliga utmaningar för det regelverk som styr branschen för fordon och mobila och icke-mobila motorer. Därför kommer det faktum att det är omöjligt att snabbt lösa dessa problem till sist att tvinga tillverkarna att ändra sina befintliga leveranskedjor, vilket skulle kunna få konsekvenser för tillgången på produkter och påverka kostnaden för konsumenterna.

Bryssel den 19 september 2018.

Luca JAHIER
*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*
