

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uzupełniającego prawodawstwo w zakresie homologacji typu UE w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii”**

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

(2018/C 440/15)

Sprawozdawca: **Séamus BOLAND**

Konsultacja	Parlament Europejski, 2.7.2018 Rada, 3.7.2018
Podstawa prawna	art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji
Data przyjęcia przez sekcję	4.9.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.9.2018
Sesja plenarna nr	537
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	198/0/7

## 1. Wnioski

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji Europejskiej dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uzupełniającego prawodawstwo w zakresie homologacji typu UE w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii.

1.2. EKES uważa, że we wniosku skoncentrowano się na praktycznych krokach stanowiących niezbędną odpowiedź na realne konsekwencje dla sektora produkcji i dystrybucji pojazdów oraz konsumentów powstałe w wyniku nieuniknionych zmian prawnych w zakresie kwestii związanych z wydawaniem świadectw homologacji typu przez organy Zjednoczonego Królestwa na podstawie prawa UE.

1.3. W tym kontekście EKES uważa, że wniosek ten powinien posłużyć za wzorzec dla wielu kolejnych podobnych porozumień wymaganych na skutek brexitu.

1.4. EKES zaleca, by w porozumieniu w sprawie tego wniosku uznać, że potrzebny jest rozsądny okres wprowadzający przed wykonaniem pełnego wdrożenia nowego systemu. Ogólnie rzecz biorąc, termin ustania członkostwa Zjednoczonego Królestwa, przyjęty na 29 marca, jest o wiele zbyt bliski i należy go opóźnić na zasadach ustalonych między Zjednoczonym Królestwem a UE.

1.5. EKES przyjmuje, że po ustaniu członkostwa Zjednoczonego Królestwa brytyjskie agencje homologacji typu nie będą już mogły wydawać świadectw pojazdów zgodnie z prawodawstwem UE, a producenci z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie będą musieli wystąpić o homologację od jednej z 27 agencji z siedzibą w UE. EKES zwraca uwagę, że rząd Zjednoczonego Królestwa uważa, że jego agencję należy międzynarodowo uznać za agencję homologacji typu, i zaleca wyjaśnienie wszelkich wątpliwości na tym polu.

1.6. EKES odnotowuje, że wniosek ten zostanie wdrożony w ramach parametrów, które określone zostaną w negocjowanym ogólnym porozumieniu o ustaniu członkostwa. Zaleca zatem, by nie osłabiać postanowień tego wniosku.

1.7. EKES odnotowuje, że w UE wprowadzane będą zmiany i poprawki do dyrektyw ze względu na pojawianie się nowych technologii, nowych informacji itd. Zaleca zatem, by porozumienia były wystarczająco elastyczne, aby można było prowadzić rzeczywiste negocjacje.

1.8. EKES zaleca, by wszystkie porozumienia ogólne w sprawie handlu, a także w sprawie ustania członkostwa, uwzględniały, jak wielki jest rynek UE i Zjednoczonego Królestwa, oraz uważa, że wszystkie porozumienia powinny gwarantować brak negatywnych zakłóceń na tym rynku.

1.9. EKES zdecydowanie zaleca, by ważne systemy informacji, szkolenia i doradztwa były opatrzone odpowiednimi zasobami i przejrzyste dostępne dla wszystkich części tego sektora, w tym dla zainteresowanych podmiotów konsumenckich i środowiskowych.

1.10. EKES przyjmuje, że choć wniosek ten nie ma wpływu na „prawa podstawowe”, prawa konsumentów zawsze będą w polu zainteresowania, i w związku z tym zaleca, by uwzględniano ten fakt przez cały okres wdrożenia.

## 2. Informacje ogólne

2.1. W dniu 23 czerwca 2016 r. w wyniku referendum w sprawie członkostwa w UE Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej postanowiło opuścić Unię Europejską. Ta decyzja obejmuje Gibraltar.

2.2. W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo zawiadomiło UE o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Po jego uruchomieniu rozpoczęto proces negocjacji w sprawie ustania członkostwa w UE w celu pomyślnego pokierowania nowymi, złożonymi ustaleniami prawnymi.

2.3. Przewiduje się, że po osiągnięciu porozumienia od dnia 30 marca 2019 r. Zjednoczone Królestwo nie będzie już państwem członkowskim UE i stanie się państwem trzecim, o ile w porozumieniu nie zostanie zaproponowana nowa data rozpoczęcia.

2.4. Przyjmuje się, że ustanie członkostwa sprawi, że potrzeba będzie rozwiązać wiele praktycznych kwestii związanych z ogólnounijnymi przepisami dotyczącymi towarów i usług. W szczególności z dniem ustania członkostwa agencje homologacji typu z siedzibą w Wielkiej Brytanii nie będą już pełnić roli unijnych organów regulacji. To z kolei niesie konsekwencje dla obecnych i przyszłych uregulowań dotyczących towarów, w tym tych już homologowanych.

2.5. Należy jednak zaznaczyć, że dokładne stanowisko Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do brytyjskich agencji homologacji typu będzie przedmiotem negocjowanego ogólnego porozumienia, nad którym nadal trwają prace.

2.6. Jedną z konsekwencji będzie zakłócenie wielu łańcuchów dostaw produktów, które są dostosowane do dostarczania towarów w sposób wydajny kosztowo i terminowy do wszystkich państw członkowskich, w tym Wielkiej Brytanii.

2.7. We wniosku wyrażono świadomość faktu, że należy zachować wszystkie normy jakości i zapewnić, by nie osłabiano norm związanych ze środowiskiem i konsumentami.

2.8. Wniosek ten może posłużyć za wzorzec dla wielu kolejnych podobnych porozumień i w tym kontekście jest ważne, by miał poparcie wszystkich zainteresowanych podmiotów i szerokiej opinii publicznej.

2.9. We wniosku stwierdzono, że nie niesie on konsekwencji dla ochrony praw podstawowych. EKES zaznacza jednak, że zmiany w strukturach uregulowań mające wpływ na towary zawsze niosą konsekwencje dla konsumentów.

2.10. W niniejszej opinii skupiono się na sytuacji związanej z systemem homologacji typu, który ma zastosowanie do silników motorowych, pojazdów używanych do przewozu towarów oraz silników wykorzystywanych w maszynach stacjonarnych.

## 3. Streszczenie wniosku Komisji

3.1. Wniosek Komisji ma na celu stawienie czoła unijnym ramom legislacyjnym, które zarządzają systemem homologacji typu mającym zastosowanie do wielu produktów, a które nie będą się już stosować do Zjednoczonego Królestwa po ustaniu jego członkostwa w Unii.

3.2. We wniosku Komisji w szczególności odwołano się do następującego prawodawstwa, na które, w zależności od uregulowań przejściowych zawartych w porozumieniu o ustaniu, zmiany te będą miały wpływ:

- dyrektywy 2007/46/WE dotyczącej homologacji typu pojazdów silnikowych i przyczep (mającej zostać zastąpioną rozporządzeniem, które będzie stosowane od dnia 1 września 2020 r.),
- rozporządzenia (UE) nr 168/2013 w sprawie homologacji typu pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców,
- rozporządzenia (UE) nr 167/2013 w sprawie homologacji typu pojazdów rolniczych i leśnych, oraz
- rozporządzenia (UE) 2016/1628 w sprawie homologacji typu w odniesieniu do silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

3.3. We wniosku jasno stwierdzono, że obecny brytyjski organ udzielający homologacji typu nie będzie już mógł funkcjonować w tym zakresie zgodnie z prawodawstwem UE. Aby zatem w sposób ciągły zachować zgodność z prawodawstwem UE i zachować dostęp do europejskich rynków, producenci, którzy uzyskali homologacje w Zjednoczonym Królestwie, będą musieli uzyskać nowe homologacje od jednego z organów udzielających homologacji typu w państwach UE-27. Dotyczy to również produktów już produkowanych.

3.4. Choć widoczne są znaczące konsekwencje dla przyszłej roli brytyjskiego organu udzielającego homologacji typu, pojawiły się istotne wątpliwości co do przyszłości produkcji pojazdów w Zjednoczonym Królestwie i w UE. Wątpliwości te koncentrują się wokół niepewności prawa w odniesieniu do brytyjskich homologacji typu i rozmycia jednej z głównych zasad rozporządzenia, czyli zachowania spójności regulacyjnej w całej Unii Europejskiej.

3.5. Wniosek ma na celu zmierzenie się z tymi kwestiami za pomocą tymczasowej modyfikacji obecnych reguł, by producenci, których to dotyczy, mogli zwrócić się o udzielenie homologacji w którymkolwiek państwie UE-27 i by towarzyszyło temu jak najmniej niedogodności. Główne punkty to:

- zainteresowani producenci mogą występować o nowe homologacje typu dla istniejących typów do organu udzielającego homologacji typu UE-27,
- badania, na których opiera się homologacja typu w Zjednoczonym Królestwie, nie muszą być powtarzane, z uwagi na to, że służba techniczna nie została wcześniej wyznaczona ani zgłoszona przez organ udzielający homologacji typu UE-27,
- takie homologacje mogą zostać przyznane, jeżeli spełnione są wymogi dotyczące nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a nie nowych typów pojazdów,
- należy pomóc w identyfikacji nowych organów udzielających homologacji typu dla produktów już wprowadzonych i jeszcze niewycofanych z rynku. Ma to na celu uniknięcie sytuacji, w której nie ma organu odpowiedzialnego za przeprowadzanie kontroli zgodności eksploatacyjnej ani za wydanie ewentualnego przyszłego nakazu wycofania.

3.6. We wniosku Komisji przyjęto, że należy chronić konsumentów w zakresie bezpieczeństwa pojazdów i zachowania norm środowiskowych.

3.7. We wniosku jasno stwierdzono, że zadania organów udzielających homologacji typu nie kończą się na etapie produkcji czy wprowadzenia do obrotu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, ale trwają przez kilka lat po wprowadzeniu tych produktów do obrotu.

#### 4. Uwagi

4.1. Producenci samochodów wymagają nowych świadectw nie tylko na nowe modele, które wprowadzane są co około siedem lat, lecz także na istotne modyfikacje projektu lub silnika, co może zdarzać się częściej. Ze względu na ten fakt tym pilniej należy zagwarantować, by po brexicie sprawnie przestawiono się na nowe mechanizmy regulacyjne wymagane do ich produkcji.

4.2. Około 56 % brytyjskich pojazdów jest eksportowanych do Europy, a jedynie 7 % europejskich pojazdów eksportowanych jest do Zjednoczonego Królestwa. Jednak dane pomiarowe funkcji rynku zastosowane do podaży części zamiennych sugerują bardziej złożony układ, co wymaga sprawnego systemu regulacyjnego.

4.3. EKES odnotowuje, że pomimo publikacji tego wniosku nie można zmierzyć jego skutków ze względu na ogromną niepewność towarzyszącą obecnym negocjacjom między UE a Zjednoczonym Królestwem.

4.4. EKES uważa, że wniosek lepiej pasuje do udanych negocjacji porozumienia między Wielką Brytanią a UE. W takiej sytuacji istniałoby wystarczające porozumienie, by wdrażać środki pozwalające na prowadzenie handlu w pewnej formie unii celnej lub jednolitego rynku.

4.5. EKES zgadza się z poniższym stanowiskiem opublikowanym przez Izbę Gmin (piąte sprawozdanie z sesji 2017–2019 zatytułowane „The impact of Brexit on the automotive sector” [Wpływ brexitu na sektor motoryzacyjny]: „Trudno sobie wyobrazić, by w sytuacji braku porozumienia lub stosowania taryf WTO dla wielonarodowych producentów – czyli większości brytyjskiego sektora motoryzacyjnego – miało ekonomiczny sens, by siedziba ich produkcji znajdowała się w Zjednoczonym Królestwie”. Zatem w sytuacji „braku porozumienia” wniosek wymagałby przeglądu, by zagwarantować, że jest wystarczająco treściwy, by poradzić sobie w takiej sytuacji.

4.6. Zjednoczone Królestwo i UE nie uzgodniły jeszcze, na czym będzie polegać przyszła rola brytyjskiego organu udzielającego homologacji typu. EKES uważa, że ustalenie tej kwestii ma kluczowe znaczenie, jeżeli nowy system regulacyjny ma działać z sukcesem.

## 5. Wyzwania

5.1. EKES przyjmuje z zadowoleniem cele wniosku, a szczególnie zamiar obniżenia kosztów dla sektora w zakresie opóźnień na granicach i niepotrzebnej biurokracji, przy jednoczesnym zapewnieniu, by miały zastosowanie najwyższe normy. EKES uważa jednak, że osiągnięcie tych celów stanowi ogromne wyzwanie, biorąc pod uwagę, że należy opracować cały nowy system regulacyjny.

5.2. EKES odnotowuje też jednak, że taki system niewątpliwie przyczyniłby się do wyższych kosztów, przede wszystkim ze względu na fakt, że Wielka Brytania przestanie być państwem członkowskim i jak inne państwa niebędące członkami będą jej oczywiście dotyczyć inne ustalenia.

5.3. Kwestie, których dotyczą uregulowania, takie jak środowisko, prawa konsumentów, jakość produktów itd. często są przedmiotem nowych lub zmieniających się wewnętrznych praw Unii i trwających dyrektyw. EKES uważa, że zarówno UE, jak i Zjednoczone Królestwo będą musiały zapewnić, by porozumienie w sprawie systemu regulacyjnego było wystarczająco elastyczne, by podjąć tę sytuację i by nie występowały zakłócenia.

5.4. Proces produkcji i dystrybucji pojazdów w UE rozwijał się w silnie zintegrowany sposób. Działa wiele złożonych i wydajnych łańcuchów dostaw, które zdaniem wszystkich ekspertów i EKES-u znacząco się zmienią po ustaniu członkostwa Zjednoczonego Królestwa w UE. EKES jest także zdania, że takie zakłócenia obniżą wydajność tych systemów.

5.5. Ze względu na dużą liczbę pojazdów wyprodukowanych w Wielkiej Brytanii eksportowanych w UE EKES jest szczególnie zaniepokojony faktem, że wszelkie wykluczenie Zjednoczonego Królestwa z tego rynku negatywnie wpłynie na całkowitą konkurencyjność, co z kolei podniesie koszty dla wszystkich sektorów gospodarki i dla konsumentów. Zatem we wniosku Komisji, w którym opowiedziano się za ochroną wszystkich interesów, należy zagwarantować ciągłe zobowiązanie się do tego, oraz należy je zapisać w przyszłych porozumieniach.

5.6. Złożoność proponowanych zmian wymaga silnych zobowiązań obu stron, by zapewniać kompleksowe informacje i programy szkoleń dla sektora oraz dla każdej z agencji homologacji typu. Oznacza to poważne wyzwanie w zakresie zasobów i wymaga znacznych nakładów czasu. Wymagania czasowe będą szczególnym wyzwaniem ze względu na obecny harmonogram występowania Zjednoczonego Królestwa z UE, który określono zgodnie z art. 50.

5.7. Biorąc pod uwagę czas, jaki zabierają negocjacje porozumienia, i okres, jaki zajmie dostosowanie różnych systemów, EKES uważa, że potrzebny będzie okres przejściowy po dacie ustania członkostwa w marcu 2019 r.

5.8. Ponieważ korzystny wynik oznacza zachowanie ciągłości obecnego systemu zarządzającego przemieszczaniem się pojazdów i produktów powiązanych między Zjednoczonym Królestwem a UE, EKES uważa, że pojazdy wyprodukowane w Zjednoczonym Królestwie będą musiały dostosować się do uregulowań UE. Odnotowano więc, że o ile Zjednoczone Królestwo nie będzie w jakiś sposób stowarzyszone z unią celną lub jednolitym rynkiem, bardzo trudno będzie zastosować ten wniosek.

5.9. EKES uważa, że nowy status Zjednoczonego Królestwa jako państwa niebędącego członkiem UE będzie w sposób ciągły rodzić wyzwania dla systemu uregulowań dotyczących pojazdów, maszyn mobilnych i stacjonarnych. Zatem brak możliwości szybkiego poradzenia sobie z tymi problemami zmusi w końcu producentów do zmiany charakteru ich łańcuchów dostaw, co wpłynie na ciągłość dostępności produktów i koszty ponoszone przez klientów.

Bruksela, dnia 19 września 2018 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---