



Bruksela, 6 marca 2019 r.

**PYTANIA I ODPOWIEDZI ZWIĄZANE Z WYSTĄPIENIEM ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA
Z UNII EUROPEJSKIEJ W ODNIESIENIU DO HOMOLOGACJI TYPU
POJAZDÓW, ICH UKŁADÓW, CZĘŚCI I ODDZIELNYCH ZESPOŁÓW TECHNICZNYCH**

W dniu 8 stycznia 2019 r. Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej przyjęły rozporządzenie (UE) 2019/26¹, które uzupełnia prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii.²

Niniejsza lista pytań i odpowiedzi zawiera dalsze wskazówki sporządzone na podstawie przedmiotowego rozporządzenia na wypadek, gdyby dnia 30 marca 2019 r. o godz. 00:00 czasu środkowoeuropejskiego („dzień wystąpienia”) Zjednoczone Królestwo stało się państwem trzecim bez ratyfikowanej umowy o wystąpieniu, a zatem

– **bez okresu przejściowego przewidzianego w umowie o wystąpieniu³**

oraz

– **bez przepisów dotyczących „produktów wprowadzanych do obrotu” przewidzianych w umowie o wystąpieniu.**

Niniejsza lista pytań i odpowiedzi może być w razie potrzeby w dalszym ciągu aktualizowana i uzupełniana. Należy ją interpretować w powiązaniu z rozporządzeniem (UE) 2019/26, „Zawiadomieniem dla zainteresowanych stron – Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z UE a przepisy UE w dziedzinie homologacji typu pojazdów silnikowych”⁴ oraz „Zawiadomieniem dla zainteresowanych stron – wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z UE a przepisy UE w dziedzinie homologacji typu niektórych

¹ Dz.U. L 8 z 10.1.2019, s. 1.

² Rozporządzenie (UE) 2019/26 przyjęto w kontekście dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych, rozporządzenia (UE) nr 167/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych, rozporządzenia (UE) nr 168/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców, rozporządzenia (UE) 2016/1628 w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 w sprawie nadzoru rynku.

³ Zob. część czwarta Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i z Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. C 66 I z 19.2.2019, s. 1).

⁴ https://ec.europa.eu/growth/content/brexit-%E2%80%93-guidance-stakeholders-impact-type-approval-motor-vehicles_pl.

pojazdów i silników”⁵, które zostały opublikowane przez Komisję Europejską odpowiednio w dniach 29 stycznia 2018 r. i 28 marca 2018 r.

A. POJĘCIE TOWARÓW WPROWADZONYCH DO OBROTU W UNII (UE-27) PRZED DNIEM WYSTĄPIENIA

W przypadku wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE bez ratyfikacji umowy o wystąpieniu unijne prawodawstwo dotyczące homologacji typu przestanie obowiązywać w odniesieniu do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie począwszy od dnia wystąpienia. Oznacza to, że od tego dnia organ Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji typu przestanie być organem udzielającym homologacji typu zgodnie z unijnym prawodawstwem dotyczącym homologacji typu. W rezultacie począwszy od dnia wystąpienia nie będzie już możliwe wprowadzanie do obrotu w Unii (UE-27) produktów wytwarzanych na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa.

Właściwym kryterium określenia zakresu ewentualnych skutków wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE w odniesieniu do konkretnego pojazdu, jego układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego wyprodukowanych na podstawie homologacji typu wydanej przez Zjednoczone Królestwo jest zatem fakt, czy dany produkt został wprowadzony do obrotu w Unii (UE-27) przed dniem wystąpienia. Pojęcie „wprowadzenia do obrotu” jest spójnie stosowane w unijnym prawodawstwie dotyczącym produktów w celu określania wymogów prawnych mających zastosowanie do konkretnego produktu: produkt musi być zgodny z obowiązującym prawodawstwem Unii w momencie wprowadzania go do obrotu⁶.

W związku z tym w rozporządzeniu (UE) 2019/26 przypomina się, że pojazdy, ich układy, części lub oddzielne zespoły techniczne muszą spełniać wymogi mające zastosowanie w momencie wprowadzenia ich do obrotu. Pojęcie „wprowadzenia do obrotu w Unii (UE-27)” musi być zatem stosowane również w tym kontekście. „Wprowadzenie do obrotu” oznacza dostarczenie po raz pierwszy produktu w celu jego dystrybucji, konsumpcji lub używania na rynku Unii (UE-27) w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie⁷. Wprowadzenie do obrotu wymaga złożenia oferty lub zawarcia umowy między co najmniej dwiema osobami prawnymi lub fizycznymi przewidującej przeniesienie prawa własności, posiadania lub innego prawa związanego z własnością w odniesieniu do określonego produktu po zakończeniu etapu wytwarzania. Pojęcie wprowadzenia do obrotu odnosi się do każdego indywidualnego

⁵ https://ec.europa.eu/growth/content/brexit-guidance-stakeholders-impact-type-approval-certain-vehicles-and-engines_pl.

⁶ Zob. zawiadomienie Komisji 2016/C 272/01 „Niebieski przewodnik – wdrażanie unijnych przepisów dotyczących produktów 2016”, Dz.U. C 272 z 26.7.2016, s. 1.

⁷ Zob. art. 2 pkt 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30). Przepisy niniejszego rozporządzenia dotyczące nadzoru rynku mają zastosowanie w kontekście dyrektywy 2007/46/WE w sprawie homologacji pojazdów silnikowych. Zob. również rozporządzenia (UE) nr 167/2013, (UE) nr 168/2013 i (UE) 2016/1628.

produktu, a nie do rodzaju produktu. Wprowadzenie do obrotu nie wymaga ponadto fizycznej dostawy produktu, konieczne jest natomiast zakończenie etapu produkcji⁸.

Zasady te mają zastosowanie do sektora motoryzacyjnego, który jest zharmonizowany na poziomie UE, ponieważ w zharmonizowanym prawodawstwie sektorowym nie ustanowiono żadnych odmiennych przepisów.

Pojazdy, kompletne lub niekompletne, powinny być wyposażone w ważne świadectwo zgodności w oparciu o ważną homologację typu przed wprowadzeniem ich do obrotu w UE-27. Oznacza to, że pojazdy, kompletne lub niekompletne, które zostały wprowadzone do obrotu w UE-27 wraz ze świadectwem zgodności opartym na ważnej homologacji typu Zjednoczonego Królestwa przed dniem wystąpienia, mogą być nadal udostępniane na rynku UE-27. Bez uszczerbku dla stosowania przepisów dotyczących wprowadzania do obrotu, rejestracji i dopuszczania do eksploatacji pojazdów z końcowej partii produkcji⁹, rejestracja i dopuszczanie do eksploatacji począwszy od dnia wystąpienia będą możliwe na warunkach określonych w rozporządzeniu (UE) 2019/26 (zob. sekcja B poniżej). Począwszy od dnia wystąpienia pojazdy, ich układy, części lub oddzielne zespoły techniczne mogą być wprowadzane do obrotu w UE-27 wyłącznie wraz ze świadectwem zgodności opartym na unijnej homologacji typu (UE-27).

1. Pojazdy, ich układy, części lub oddzielne zespoły techniczne, które w dniu wystąpienia fizycznie znajdują się w sieci dystrybucji lub są już używane na rynku UE-27.

Przykład A: opony znajdujące się już u importera w państwie UE-27 lub pojazd silnikowy znajdujący się już u dealera w państwie UE-27.

Takie produkty uznaje się za wprowadzone do obrotu w Unii (UE-27) przed dniem wystąpienia, w związku z czym mogą być one nadal udostępniane na rynku UE-27 (o ile pojazdy posiadają ważne świadectwo zgodności) lub nadal używane bez konieczności uzyskania (nowej) unijnej homologacji typu, ponownego etykietowania, ponownego oznakowania lub modyfikacji produktu. Pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązku wyznaczenia nowego „przedstawiciela producenta” mającego siedzibę w UE-27, w przypadku gdy obecny ma siedzibę w Zjednoczonym Królestwie i zamierza wprowadzać produkty do obrotu w UE-27 począwszy od dnia wystąpienia.

Przykład B: niekompletny samochód ciężarowy wyprodukowany w Unii (UE-27) przed dniem wystąpienia w oparciu o homologację typu Zjednoczonego Królestwa, podlegający produkcji wieloetapowej, posiadający ważne świadectwo zgodności i dostarczony w celu dalszego montażu lub wykończenia do Unii (UE-27) przed dniem wystąpienia.

Przykład ten dotyczy pojazdu skompletowanego, w przypadku którego pierwszy etap produkcji obejmuje wyprodukowanie podwozia z kabiną (tj. pojazdu niekompletnego). W przypadku samochodu ciężarowego producent pojazdu może

⁸ Więcej informacji na temat pojęcia wprowadzenia do obrotu można znaleźć we wspomnianym powyżej rozdziale 2 „Niebieskiego przewodnika – wdrażanie unijnych przepisów dotyczących produktów 2016”.

⁹ Art. 27 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE, art. 39 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 i art. 44 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 168/2013. Por. również motywy 15 i 19 rozporządzenia (UE) 2019/26.

uzyskać homologację typu dla podwozia z kabiną jako dla pierwszego etapu produkcji, natomiast producent nadwozia (tj. strona trzecia) posiada homologację na kolejny i ostatni etap. Samochód ciężarowy może być również wytwarzany w ramach wieloetapowej procedury przez tego samego producenta. W przypadku gdy pojazd niekompletny może zostać uznany za wprowadzony do obrotu w UE-27 na podstawie transakcji handlowej między dwoma podmiotami w celu dystrybucji lub użytkowania na rynku UE-27 zawartej przed wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa, podejście jest takie samo jak w przypadku produktów objętych przykładem A.

- 2. Pojazdy, ich układy, części lub oddzielne zespoły techniczne wyprodukowane w państwie trzecim lub w Unii (UE-27) na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, dostarczone importerowi/przedstawicielowi producenta w UE-27 lub sprzedane dealerowi lub klientowi w UE-27 przed dniem wystąpienia po zakończeniu etapu produkcji, ale niedostarczone jeszcze fizycznie klientowi w UE-27 do momentu wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE.**

Przykład: W dniu 28 marca 2019 r. (będącym datą wprowadzenia do obrotu, datą zawarcia transakcji) silnik maszyny mobilnej nieporuszającej się po drogach wyprodukowany w Stanach Zjednoczonych na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa zostaje sprzedany importerowi z UE-27 lub producentowi oryginalnego sprzętu do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach z UE-27, jednak dotrze on do organów celnych Unii dopiero w dniu 5 czerwca 2019 r.

Tak samo jak przypadku produktów, o których mowa w pytaniu nr 1. Datą wprowadzenia do obrotu w Unii (UE-27) jest data zawarcia transakcji między producentem a importerem lub producentem oryginalnego sprzętu z UE-27, pod warunkiem że przed tą datą zakończono etap produkcji. Wprowadzenie do obrotu nie wymaga fizycznej dostawy produktu.

- 3. Pojazdy, ich układy, części lub oddzielne zespoły techniczne wyprodukowane na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, przywiezione do Zjednoczonego Królestwa z państwa trzeciego lub wyprodukowane w Zjednoczonym Królestwie przed dniem wystąpienia, a następnie sprzedane klientowi z UE-27 począwszy od dnia wystąpienia.**

Przykład: Pojazd niekompletny wyprodukowany w Japonii w oparciu o homologację typu Zjednoczonego Królestwa i posiadający świadectwo zgodności, zostaje sprzedany producentowi nadwozia w Zjednoczonym Królestwie w dniu 25 lutego 2019 r. i przywieziony przez tego producenta do Zjednoczonego Królestwa w dniu 10 marca 2019 r. Następnie w dniu 20 kwietnia 2019 r. producent nadwozia ze Zjednoczonego Królestwa sprzedaje odnośny pojazd dealerowi w UE-27, po czym kompletny pojazd dociera do unijnych organów celnych w dniu 30 kwietnia 2019 r.

W tym przypadku pojazd niekompletny został wprowadzony do obrotu w Unii (UE-27) po dniu wystąpienia, ponieważ został on po raz pierwszy udostępniony klientowi w UE-27 w dniu wystąpienia lub później. Pojazd niekompletny uznaje się za produkt przywieziony z państwa trzeciego i będzie on musiał być w pełni zgodny z przepisami prawa unijnego mającego zastosowanie w chwili wprowadzenia go do obrotu.

Produktom wprowadzanym do obrotu w UE-27 począwszy od dnia wystąpienia musi towarzyszyć świadectwo zgodności odnoszące się do homologacji typu wydanej przez organ udzielający homologacji typu UE-27.

4. Pojazdy, ich układy, części lub oddzielne zespoły techniczne wyprodukowane w państwie trzecim na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa po dniu wystąpienia.

Przykład: samochód wyprodukowany w Chinach na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa w dniu 5 kwietnia 2019 r. zostaje sprzedany dealerowi z UE-27 w dniu 15 kwietnia 2019 r. i dociera do służb celnych Unii w dniu 1 czerwca 2019 r.

W tym przypadku samochodu nie można wprowadzić do obrotu w Unii (UE-27) na podstawie świadectwa zgodności odnoszącego się do homologacji typu Zjednoczonego Królestwa. Sytuacja jest taka jak w przypadku pytania nr 3.

5. Jak udowodnić wprowadzenie produktu do obrotu przed dniem wystąpienia?

Dowodem wprowadzenia do obrotu może być każdy dokument stosowany zwykle w transakcjach handlowych (np. umowa sprzedaży towarów, które zostały już wyprodukowane, faktura, dokumenty dotyczące wysłania towarów do dystrybucji lub podobne dokumenty handlowe).

W praktyce taki dowód będzie musiał zostać przedstawiony w przypadku kontroli przy przywozie do Unii (UE-27) lub kontroli przeprowadzanych przez organy nadzoru rynku, lub w momencie rejestracji, w odniesieniu do produktów objętych tym wymogiem. Przedstawiony dowód w postaci dokumentu musi umożliwiać zweryfikowanie, że odpowiada on indywidualnym towarom i ilości przedstawionym organom celnym lub skontrolowanym przez organy nadzoru rynku, lub w odniesieniu do których wnioskuje się o rejestrację, na przykład przez odniesienie do konkretnych elementów identyfikacyjnych przedmiotowych produktów.

B. UDZIELENIE UNIJNEJ HOMOLOGACJI TYPU ZGODNIE Z ROZPORZĄDZENIEM (UE) 2019/26

Art. 4 rozporządzenia (UE) 2019/26 stanowi, że producent posiadający ważną homologację typu Zjednoczonego Królestwa może, do czasu zaprzestania stosowania w odniesieniu do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie unijnego prawodawstwa dotyczącego homologacji typu, złożyć wniosek do organu udzielającego homologacji typu w Unii (UE-27) o udzielenie unijnej homologacji typu tego samego typu.

1. Nowa unijna homologacja typu udzielona i uzyskująca ważność przed dniem wystąpienia

W tym przypadku stara homologacja typu Zjednoczonego Królestwa traci ważność od dnia, w którym uzyskuje ważność nowa unijna homologacja typu.

Art. 5 ust. 6 akapit trzeci rozporządzenia (UE) 2019/26 stanowi, że pojazdy, ich układy, części lub oddzielne zespoły techniczne wyprodukowane na podstawie homologacji typu

Zjednoczonego Królestwa, która utraciła ważność w wyniku udzielenia unijnej homologacji typu przed dniem wystąpienia, mogą być wprowadzane do obrotu, rejestrowane i dopuszczane do eksploatacji w Unii do czasu, gdy prawodawstwo w zakresie homologacji typu UE przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie. Jeżeli homologacja typu Zjednoczonego Królestwa traci ważność przed tym dniem z innych powodów, pojazdy, ich układy, części lub oddzielne zespoły techniczne mogą być wprowadzane do obrotu, rejestrowane i dopuszczane do eksploatacji w Unii wyłącznie do dnia, w którym traci ważność unijna homologacja typu. W przypadku pojazdów producenci będą musieli podać nowy numer unijnej homologacji typu w suplemencie do świadectwa zgodności.

W motywie 17 rozporządzenia (UE) 2019/26 wyjaśnia się, że „ponieważ momenty wprowadzenia do obrotu, rejestracji i dopuszczenia do eksploatacji mogą być różne, moment gdy następuje pierwszy z tych etapów, powinien być użyty do ustalenia terminów określonych w niniejszym rozporządzeniu”. W związku z tym pojazd, jego układ, część lub oddzielny zespół techniczny wprowadzone do obrotu przed dniem wystąpienia na warunkach określonych w art. 5 ust. 6 akapit trzeci mogą być rejestrowane lub dopuszczane do eksploatacji również w dniu wystąpienia lub później.

2. Nowa unijna homologacja typu udzielona w dniu wystąpienia lub później

Prawdopodobne jest, że organ udzielający unijnej homologacji typu mimo najlepszych intencji może nie być w stanie rozpatrzyć w terminie wszystkich wniosków złożonych przez różnych producentów na czas, tj. przed dniem wystąpienia. Możliwe jest zatem, że nowa unijna homologacja typu, zastępująca poprzednią homologację typu Zjednoczonego Królestwa, zostanie wydana dopiero w dniu wystąpienia lub później.

W takim przypadku:

- pojazdy, ich układy, części lub oddzielne zespoły techniczne wyprodukowane na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, w odniesieniu do których złożono wniosek o unijną homologację typu dla tego samego typu zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/26 i które zostały wprowadzone do obrotu w UE-27 przed dniem wystąpienia, można zarejestrować i dopuścić do eksploatacji również w dniu wystąpienia lub później, w oczekiwaniu na udzielenie nowej unijnej homologacji typu. W przypadku pojazdów producenci będą musieli przedstawić właściwym organom państwa członkowskiego, w którym wystąpiono o rejestrację i dopuszczenie do eksploatacji, dowody, że złożyli wniosek do organu udzielającego unijnej homologacji typu o udzielenie unijnej homologacji typu tego samego typu zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/26.
- Począwszy od dnia wystąpienia produkcja pojazdów, ich układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do wprowadzenia do obrotu w UE-27 może odbywać się wyłącznie na podstawie homologacji typu udzielonej przez organ udzielający homologacji typu UE-27.

C. WYJAŚNIENIE DOTYCZĄCE (NIE)WAŻNOŚCI HOMOLOGACJI TYPU WYDANYCH NA MOCY DYREKTYWY 97/68/WE

Zarówno motyw 20, jak i art. 7 rozporządzenia (UE) 2019/26 opierają się na założeniu, że homologacje typu, które wchodzą w zakres wyłączeń i przepisów przejściowych przewidzianych w dyrektywie 97/68/WE lub w rozporządzeniu (UE) 2016/1628, utraciły ważność.

Dyrektywa 97/68/WE nie zawiera artykułu równoważnego z art. 30 rozporządzenia (UE) 2016/1628, który określa, kiedy homologacje typu tracą ważność.

Jednakże art. 10 ust. 2 dyrektywy 97/68/WE zawiera przepis dotyczący końcówki serii, który oparty jest na zasadzie, że homologacja typu wydana dla kategorii silników danego etapu emisji traci ważność z dniem obowiązkowego zastosowania, do celów wprowadzenia do obrotu, kolejnego etapu emisji określonego w art. 9 ust. 4 tej dyrektywy.

W związku z tym homologacje typu udzielone na mocy dyrektywy 97/68/WE uznaje się za unieważnione poprzez obowiązkowe zastosowanie nowych wymogów dotyczących emisji związanych z wprowadzeniem do obrotu. Jest to zgodne z przepisami art. 7 rozporządzenia (UE) 2019/26.

* * *