



Bruxelles, 14 luglio 2020
REV1 – sostituisce gli avvisi datati
8 febbraio 2018 ("Omologazione
(autoveicoli)") e 28 marzo 2018
("Omologazione (veicoli e motori)")
e il documento "Domande e
risposte" datato 6 marzo 2019

AVVISO AI PORTATORI DI INTERESSI

RECESSO DEL REGNO UNITO E NORME UNIONALI NEL SETTORE DELL'OMOLOGAZIONE DI VEICOLI, SISTEMI, COMPONENTI ED ENTITÀ TECNICHE INDIPENDENTI

Indice

INTRODUZIONE	2
A. SITUAZIONE GIURIDICA APPLICABILE DOPO LA FINE DEL PERIODO DI TRANSIZIONE	3
1. CONSEGUENZE PER L'IDENTIFICAZIONE DEGLI OPERATORI ECONOMICI	4
2. CONSEGUENZE PER LE OMOLOGAZIONI E PER LE AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE - ASPETTI GENERALI	5
3. OMOLOGAZIONI DELL'UE CHE SOSTITUISCONO LE OMOLOGAZIONI DEL REGNO UNITO A NORMA DEL REGOLAMENTO (UE) 2019/26	6
3.1. Nuova omologazione dell'UE rilasciata e avente effetto prima della fine del periodo di transizione	6
3.2. Nuova omologazione dell'UE rilasciata alla fine o dopo la fine del periodo di transizione	7
4. CHIARIMENTI SULLA VALIDITÀ DELLE OMOLOGAZIONI RILASCIATE A NORMA DELLA DIRETTIVA 97/68/CE	8
B. PERTINENTI DISPOSIZIONI DELL'ACCORDO DI RECESSO RELATIVE ALLA SEPARAZIONE	8
C. NORME APPLICABILI IN IRLANDA DEL NORD DOPO LA FINE DEL PERIODO DI TRANSIZIONE	11

INTRODUZIONE

A decorrere dal 1° febbraio 2020 il Regno Unito ha receduto dall'Unione europea ed è divenuto un "paese terzo"¹. L'accordo di recesso² prevede un periodo di transizione che termina il 31 dicembre 2020. Fino a tale data al Regno Unito e nel Regno Unito si applica il diritto dell'Unione nella sua interezza³.

Nel corso del periodo di transizione l'Unione e il Regno Unito negozieranno un accordo di nuovo partenariato che contempra, in particolare, una zona di libero scambio. Non è tuttavia certo che un tale accordo sia concluso ed entri in vigore alla fine del periodo di transizione. In ogni modo, un tale accordo instaurerebbe una relazione che, in termini di condizioni di accesso al mercato, sarebbe ben diversa dalla partecipazione del Regno Unito al mercato interno⁴, all'unione doganale dell'Unione e al regime dell'IVA e delle accise.

Si richiama pertanto l'attenzione di tutti i portatori di interessi, e in particolare degli operatori economici, sulla situazione giuridica applicabile a decorrere dalla fine del periodo di transizione (parte A). Il presente avviso spiega inoltre alcune pertinenti disposizioni dell'accordo di recesso relative alla separazione (parte B), nonché le norme applicabili in Irlanda del Nord a decorrere dalla fine del periodo di transizione (parte C).

Consigli ai portatori di interessi

Per far fronte alle conseguenze descritte nel presente avviso si consiglia ai costruttori di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti in particolare di:

- assicurarsi che le omologazioni previste a norma della legislazione dell'Unione in materia di omologazione siano rilasciate da un'autorità di omologazione nell'UE e che i veicoli siano corredati di un valido certificato di omologazione;
- conformarsi alle prescrizioni in materia di stabilimento dei rappresentanti del costruttore e degli importatori e, se del caso, provvedere ad adattare l'etichettatura e la marcatura;
- adattare i canali di distribuzione per tener conto delle prescrizioni in materia di importazione.

¹ Un paese terzo è un paese che non è membro dell'Unione europea.

² Accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU L 29 del 31.1.2020, pag. 7) ("accordo di recesso").

³ Fatte salve alcune eccezioni previste all'articolo 127 dell'accordo di recesso, nessuna delle quali è pertinente nel contesto del presente avviso.

⁴ In particolare, un accordo di libero scambio non contempla concetti di mercato interno (nel settore delle merci e dei servizi) quali il reciproco riconoscimento, il "principio del paese d'origine" e l'armonizzazione. Parimenti esso non elimina le formalità e i controlli doganali, compresi quelli sull'origine delle merci e relativi apporti, né i divieti e le restrizioni all'importazione e all'esportazione.

N.B.

Il presente avviso non riguarda:

- le norme unionali sulle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri;
- le norme unionali in materia di trasporto di merci su strada.

Per questi aspetti sono in preparazione o sono pubblicati altri avvisi⁵.

A. SITUAZIONE GIURIDICA APPLICABILE DOPO LA FINE DEL PERIODO DI TRANSIZIONE

Dopo la fine del periodo di transizione, non si applicheranno più al Regno Unito⁶ le norme unionali nel settore dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti (di seguito collettivamente "**veicoli a motore**"), in particolare:

- il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli⁷, che abroga a decorrere dal 1° settembre 2020 la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli;⁸
- il regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali⁹;
- il regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli¹⁰;
- il regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali¹¹, che modifica e

⁵ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_it

⁶ Per l'applicabilità all'Irlanda del Nord di questi regolamenti, cfr. la parte C del presente avviso.

⁷ GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1.

⁸ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁹ GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1.

¹⁰ GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52.

¹¹ GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53.

abroga la direttiva 97/68/CE¹² (di seguito collettivamente "**legislazione UE di omologazione**").

Le conseguenze saranno in particolare le seguenti.

1. CONSEGUENZE PER L'IDENTIFICAZIONE DEGLI OPERATORI ECONOMICI

In base alla legislazione UE di omologazione, con "operatore economico" si intendono il costruttore, il rappresentante del costruttore, l'importatore o il distributore¹³.

Sempre in base a detta legislazione, l'**importatore** è l'operatore economico stabilito nell'UE che immette sul mercato dell'UE un veicolo a motore fabbricato in un paese terzo. Dopo la fine del periodo di transizione, un costruttore o importatore stabilito nel Regno Unito non sarà più considerato un operatore economico stabilito nell'UE. Di conseguenza l'operatore economico stabilito nell'UE che prima della fine del periodo di transizione era considerato distributore dell'UE di veicoli a motore ricevuti dal Regno Unione diventerà, dopo la fine del periodo di transizione, importatore di quei veicoli ai fini della legislazione UE di omologazione. Detto operatore dovrà rispettare gli obblighi più rigorosi applicabili agli importatori, in particolare per quanto riguarda la verifica della conformità dei prodotti e l'indicazione dei dati di contatto sul prodotto o sull'etichetta¹⁴.

I costruttori stabiliti al di fuori dell'UE devono designare un **unico rappresentante** stabilito nell'UE per rappresentarli dinanzi alle autorità di omologazione degli Stati membri e ai fini della vigilanza di mercato. Può essere designato un unico rappresentante per entrambi i fini¹⁵.

Dopo la fine del periodo di transizione, i rappresentanti dei costruttori stabiliti nel Regno Unito non saranno più considerati rappresentanti stabiliti nell'UE e perderanno il loro status nell'ambito della legislazione UE di omologazione, indipendentemente da quando i veicoli a motore sono stati immessi sul mercato. I costruttori devono pertanto fare in modo che alla fine del periodo di transizione i loro rappresentanti designati siano stabiliti nell'UE.

Il costruttore deve informare immediatamente le autorità di omologazione e le autorità di vigilanza del mercato nazionali di ogni cambiamento riguardante il suo

¹² Direttiva 97/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da adottare contro l'emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante prodotti dai motori a combustione interna destinati all'installazione su macchine mobili non stradali (GU L 59 del 27.2.1998, pag. 1).

¹³ Articolo 3, punti da 40 a 44, del regolamento (UE) 2018/858; articolo 3, punti 25, 26, 41, 42 e 43, del regolamento (UE) n. 167/2013; articolo 3, punti da 47 a 51, del regolamento (UE) n. 168/2013; articolo 3, punti da 49 a 53, del regolamento (UE) 2016/1628.

¹⁴ Articoli 16 e 17 del regolamento (UE) 2018/858; articoli 11 e 12 del regolamento (UE) n. 167/2013; articoli 12 e 13 del regolamento (UE) n. 168/2013; articoli 11 e 12 del regolamento (UE) 2016/1628.

¹⁵ Articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2018/858; articolo 8, paragrafi 4 e 5, del regolamento (UE) n. 167/2013; articolo 9, paragrafi 4 e 5, del regolamento (UE) n. 168/2013; articolo 8, paragrafi 10 e 11, del regolamento (UE) 2016/1628.

rappresentante unico. Le informazioni sui rappresentanti unici possono essere registrate in basi dati specifiche come il sistema europeo di scambio di omologazioni (ETAES), se esistono; ogni modifica sarà pertanto tracciabile.

2. CONSEGUENZE PER LE OMOLOGAZIONI E PER LE AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE - ASPETTI GENERALI

I veicoli a motore che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (UE) 2018/858, (UE) n. 167/2013 e (UE) n. 168/2013 possono essere immessi sul mercato, immatricolati e messi in circolazione solo se sono corredati di un certificato di conformità valido rilasciato dal costruttore, attestante che i veicoli sono stati fabbricati in conformità all'omologazione dell'UE rilasciata da un'autorità di uno Stato membro^{16, 17}.

I motori destinati alle macchine mobili non stradali ai sensi del regolamento (UE) 2016/1628 o le macchine mobili non stradali sulle quali sono installati questi motori possono essere immessi sul mercato soltanto se il motore è provvisto di valida omologazione dell'UE¹⁸ o se rientrano nelle esenzioni e disposizioni transitorie applicabili ai motori o ai veicoli e alle macchine mobili non stradali sulle quali sono installati tali motori¹⁹.

Dopo la fine del periodo di transizione, l'autorità di omologazione del Regno Unito cesserà di essere un'autorità di omologazione dell'UE ai sensi della legislazione UE di omologazione. A decorrere dalla fine del periodo di transizione non sarà pertanto più possibile immettere sul mercato dell'UE:

- i) i veicoli a motore che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (UE) 2018/858, (UE) n. 167/2013 e (UE) n. 168/2013 corredati di certificato di conformità relativo a un'omologazione rilasciata dall'autorità di omologazione del Regno Unito, precedentemente competente a norma della legislazione UE di omologazione;

¹⁶ Articolo 6, paragrafo 4, articolo 36 e articolo 48 del regolamento (UE) 2018/858; articoli 33 e 38 del regolamento (UE) n. 167/2013 e articolo 6, paragrafo 2, articolo 38 e articolo 43 del regolamento (UE) n. 168/2013.

La definizione di "autorità di omologazione" figura all'articolo 3, punto 36, del regolamento (UE) 2018/858; articolo 3, punto 27, del regolamento (UE) n. 167/2013; articolo 3, punto 56, del regolamento (UE) n. 168/2013.

¹⁷ Resta impregiudicata l'applicazione delle disposizioni relative all'immissione sul mercato, all'immatricolazione e all'entrata in circolazione di veicoli di fine serie: articolo 49 del regolamento (UE) 2016/1628, articolo 39, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 167/2013 e articolo 44, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 168/2013.

¹⁸ Articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2016/1628. La definizione di "autorità di omologazione" figura all'articolo 3, punto 55, del regolamento (UE) 2016/1628.

¹⁹ Articolo 10, paragrafo 7, della direttiva 97/68/CE, articolo 34, paragrafi 7 e 8, o articolo 58, paragrafi da 5 a 11, del regolamento (UE) 2016/1628 e atti adottati in base all'articolo 19, paragrafo 6, all'articolo 20, paragrafo 8, all'articolo 28, paragrafo 6, e all'articolo 53, paragrafo 12, del regolamento (UE) n. 167/2013 che consentono l'immissione sul mercato di tali motori, veicoli e macchine mobili non stradali senza un'omologazione valida.

- ii) i motori destinati a macchine mobili non stradali o le macchine mobili non stradali sulle quali sono installati questi motori, per i quali l'omologazione è stata rilasciata dall'autorità di omologazione del Regno Unito, precedentemente competente a norma della legislazione UE di omologazione.

Per quanto riguarda le omologazioni rilasciate prima della fine del periodo di transizione, l'autorità di omologazione del Regno Unito non potrà più svolgere, dopo la fine del periodo di transizione, le funzioni e attività proprie di un'autorità di omologazione ai fini della legislazione UE di omologazione (ad es. in relazione alla conformità della produzione o alla conformità in servizio). Inoltre l'autorità di omologazione del Regno Unito non potrà più rilasciare revisioni o estensioni di tali omologazioni in base all'articolo 34 del regolamento (UE) 2018/858, all'articolo 30 del regolamento (UE) n. 167/2013, all'articolo 35 del regolamento (UE) n. 168/2013 o all'articolo 28 del regolamento (UE) 2016/1628.

3. OMOLOGAZIONI DELL'UE CHE SOSTITUISCONO LE OMOLOGAZIONI DEL REGNO UNITO A NORMA DEL REGOLAMENTO (UE) 2019/26

L'8 gennaio 2019 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il regolamento (UE) 2019/26 che integra la legislazione dell'Unione in materia di omologazione in relazione al recesso del Regno Unito dall'Unione²⁰.

L'articolo 4 del regolamento (UE) 2019/26 prevede che un costruttore che abbia ottenuto un'omologazione del Regno Unito valida può, finché la legislazione dell'Unione in materia di omologazione non cessa di applicarsi al e nel Regno Unito, ossia fino al fine del periodo di transizione, presentare domanda a un'autorità di omologazione dell'Unione per un'omologazione dell'Unione dello stesso tipo²¹.

3.1. Nuova omologazione dell'UE rilasciata e avente effetto prima della fine del periodo di transizione

Per questa eventualità l'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2019/26 prevede che la precedente omologazione del Regno Unito cessa di avere validità il giorno che precede quello in cui ha effetto l'omologazione dell'Unione.

L'articolo 5, paragrafo 6, terzo comma, del regolamento (UE) 2019/26 stabilisce che i veicoli a motore fabbricati sulla base di un'omologazione del Regno Unito che abbia cessato di avere validità a seguito del rilascio di un'omologazione dell'Unione prima della fine del periodo di transizione possono essere immessi sul mercato, immatricolati e messi in circolazione nell'Unione fino alla data in cui la legislazione dell'Unione in materia di omologazione cessa di applicarsi al e nel Regno Unito. Se per altri motivi l'omologazione del Regno Unito cessa di avere validità prima di tale data, i veicoli a motore possono essere immessi sul mercato, immatricolati e messi

²⁰ GU L 8 del 10.1.2019, pag. 1.

²¹ A norma dell'articolo 3 del regolamento (UE) 2019/26, con "autorità di omologazione dell'Unione" s'intende l'autorità di omologazione di uno Stato membro diverso dal Regno Unito e con "omologazione dell'Unione" s'intende un'omologazione dell'Unione rilasciata da un'autorità di omologazione dell'Unione ai sensi del presente regolamento.

in circolazione nell'Unione solo fino alla data in cui cessa la validità dell'omologazione dell'Unione. Per quanto riguarda i veicoli, i costruttori dovranno indicare il nuovo numero di omologazione dell'Unione in un'aggiunta al certificato di conformità.

Il considerando 17 del regolamento (UE) 2019/26 chiarisce che *"Poiché l'immissione sul mercato, l'immatricolazione e l'entrata in circolazione potrebbero non avvenire contemporaneamente, il momento in cui si esegue la prima di tali fasi dovrebbe essere utilizzato per stabilire i termini stabiliti dal presente regolamento."* Di conseguenza i veicoli a motore immessi sul mercato prima della fine del periodo di transizione alle condizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 6, terzo comma, possono essere immatricolati e messi in circolazione in quella data o successivamente.

3.2. Nuova omologazione dell'UE rilasciata alla fine o dopo la fine del periodo di transizione

A norma dell'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2019/26, la precedente omologazione del Regno Unito cessa di avere validità al più tardi il giorno in cui la legislazione dell'Unione in materia di omologazione cessa di applicarsi al e nel Regno Unito, ossia alla fine del periodo di transizione.

Alla luce del considerando 17 del regolamento (UE) 2019/26, se un'autorità di omologazione dell'Unione non riesce a trattare tutte le domande dei diversi costruttori in tempo, vale a dire prima della fine del periodo di transizione, e di conseguenza la nuova omologazione dell'Unione che sostituisce la precedente omologazione del Regno Unito è rilasciata solo alla fine o dopo la fine del periodo di transizione, si applica quanto segue:

- i veicoli a motore prodotti sulla base di un'omologazione del Regno Unito per cui è stata richiesta un'omologazione dell'Unione per lo stesso tipo a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/26 e che sono stati immessi sul mercato dell'Unione prima della fine del periodo di transizione possono essere immatricolati e messi in circolazione anche in tale data o successivamente ad essa, in attesa del rilascio della nuova omologazione dell'Unione. Per i veicoli, i costruttori dovranno dimostrare alle autorità competenti dello Stato membro in cui sono richieste l'immatricolazione e la messa in circolazione di avere presentato a un'autorità di omologazione dell'UE una domanda di omologazione dell'Unione dello stesso tipo a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2019/26²².
- A decorrere dalla fine del periodo di transizione, la produzione di veicoli motore destinati ad essere immessi sul mercato dell'UE può avere luogo solo in base a un'omologazione rilasciata da un'autorità di omologazione dell'UE.

²² In alternativa i costruttori e altri operatori economici interessati possono fare affidamento sulle disposizioni di separazione dell'accordo di recesso relative ai beni immessi sul mercato (cfr. la parte B del presente avviso).

4. CHIARIMENTI SULLA VALIDITÀ DELLE OMOLOGAZIONI RILASCIATE A NORMA DELLA DIRETTIVA 97/68/CE

Il considerando 20 e l'articolo 7 del regolamento (UE) 2019/26 si basano sul presupposto che le omologazioni soggette alle esenzioni e alle disposizioni transitorie previste dalla direttiva 97/68/CE o dal regolamento (UE) 2016/1628 non siano più valide.

La direttiva 97/68/CE non contiene articoli equivalenti all'articolo 30 del regolamento (UE) 2016/1628 che specifica quando le omologazioni perdono validità.

L'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 97/68/CE recava tuttavia una disposizione per i motori di fine serie fondata sul principio secondo cui un'omologazione rilasciata per una categoria di motori di una determinata fase di emissioni cessa di avere validità a partire dalla data dell'applicazione obbligatoria, ai fini dell'immissione sul mercato, della fase di emissione successiva di cui all'articolo 9, paragrafo 4, della stessa direttiva.

Si considera pertanto che le omologazioni rilasciate a norma della direttiva 97/68/CE perdano validità con l'applicazione obbligatoria di nuovi requisiti di emissione per l'immissione sul mercato. Questa posizione è in linea con le disposizioni dell'articolo 7 del regolamento (UE) 2019/26.

B. PERTINENTI DISPOSIZIONI DELL'ACCORDO DI RECESSO RELATIVE ALLA SEPARAZIONE

L'articolo 41 dell'accordo di recesso prevede che un bene esistente e singolarmente identificabile legalmente immesso sul mercato dell'Unione o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione possa essere messo ulteriormente a disposizione sul mercato dell'Unione o del Regno Unito e circolare tra questi due mercati fino a raggiungere l'utilizzatore finale. Se previsto dalle disposizioni applicabili del diritto dell'Unione, tale bene può anche essere messo in circolazione nell'UE o nel Regno Unito.

Il concetto di immissione sul mercato si applica ai singoli prodotti. Di conseguenza tale disposizione si applicherà solo ai singoli prodotti immessi sul mercato dell'UE o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione, ma non al tipo o alla serie di prodotti in generale.

È a carico dell'operatore economico che si avvalga di detta disposizione l'onere della prova di dimostrare, sulla base di qualsiasi documento pertinente, che il bene è stato immesso sul mercato dell'Unione o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione²³. La prova può essere fornita sulla base di documenti normalmente utilizzati nelle transazioni commerciali (ad es. contratto di vendita di beni già fabbricati, fattura, documenti relativi alla spedizione di beni ai canali di distribuzione o documenti commerciali simili). Non serve creare un nuovo tipo di documento per questi scopi. In pratica sarà necessario produrre questa prova in caso di controlli all'importazione nell'UE o nel Regno Unito o di controlli delle autorità di vigilanza del mercato. Le prove documentali prodotte devono consentire di verificare che corrispondono ai singoli beni e

²³ Articolo 42 dell'accordo di recesso.

alle quantità presentate in dogana o controllate dalle autorità di vigilanza del mercato, ad esempio in riferimento agli elementi identificativi specifici dei beni.

Ai fini della richiamata disposizione, si intende per "immissione sul mercato" la prima fornitura di un bene per la distribuzione, il consumo o l'uso sul mercato nel corso di un'attività commerciale, a titolo oneroso o gratuito²⁴. Per "fornitura di un bene per la distribuzione, il consumo o l'uso" si intende "un bene esistente e singolarmente identificabile che, dopo la fase di fabbricazione, è oggetto di un accordo scritto o verbale tra due o più persone fisiche o giuridiche per il trasferimento di proprietà, altro diritto di proprietà o per il possesso del bene in questione, o che è oggetto di un'offerta a una o più persone fisiche o giuridiche ai fini della conclusione di tale accordo"²⁵. Per "messa in servizio" si intende "il primo uso di un bene nell'Unione o nel Regno Unito da parte dell'utilizzatore finale per gli scopi cui era destinato [...]"²⁶.

Ciò significa che un veicolo a motore immesso sul mercato del Regno Unito secondo questa definizione prima della fine del periodo di transizione sulla base di un'omologazione del Regno Unito potrà ancora essere messo a disposizione (ovvero essere fornito per la distribuzione o l'uso), immatricolato e messo in circolazione dopo la fine del periodo di transizione e viceversa, senza che si rendano necessarie una nuova omologazione, una nuova etichettatura/marcatura o modifiche al prodotto, fino a raggiungere l'utilizzatore finale.

Sono considerate "immissione sul mercato" ad esempio le situazioni seguenti:

- il contratto di vendita del costruttore all'importatore, al distributore (anche infragruppo, a condizione che possa essere identificata una reale transazione) o al cliente finale, se la fabbricazione del bene è stata completata;
- le vendite on-line: solo nel caso in cui il cliente riceve conferma dell'ordine nel quale è identificato lo specifico bene già fabbricato e oggetto della transazione, pronto per la spedizione.

Per contro non sono considerate "immissione sul mercato" le situazioni seguenti:

- i beni ordinati ma non ancora fabbricati;
- il contratto per la fornitura di cose fungibili (ad es, x unità del prodotto y, non identificabili singolarmente);
- i beni fabbricati e conservati nel magazzino del fabbricante ma non ancora forniti per la distribuzione, il consumo o l'utilizzo;
- l'offerta generica di un prodotto on-line (è considerato immesso sul mercato soltanto il bene per cui il cliente ha effettuato l'ordine e l'ordine è stato confermato, che diventa oggetto di transazione ed è pronto per la spedizione).

ESEMPIO 1: veicoli a motore fisicamente presenti nella catena di distribuzione o in uso nel

²⁴ Articolo 40, lettere a) e b), dell'accordo di recesso.

²⁵ Articolo 40, lettera c), dell'accordo di recesso.

²⁶ Articolo 40, lettera d), dell'accordo di recesso.

mercato dell'UE o del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione

- *Un autoveicolo o motociclo munito di certificato di conformità relativo a un'omologazione del Regno Unito è in giacenza presso un grossista dell'UE in attesa di essere distribuito.*

L'autoveicolo o motociclo è stato immesso sul mercato dell'UE prima della fine del periodo di transizione e può essere messo ulteriormente a disposizione sul mercato dell'Unione o del Regno Unito e circolare tra questi due mercati fino a raggiungere l'utilizzatore finale, l'immatricolazione o la messa in circolazione nell'Unione o nel Regno Unito dopo la fine del periodo di transizione, senza che si rendano necessarie una nuova omologazione, una nuova etichettatura/marcatura o modifiche al prodotto. Resta impregiudicato l'obbligo di nominare un nuovo rappresentante del costruttore stabilito nell'UE nel caso in cui quello attuale abbia sede nel Regno Unito, come indicato nella sezione A.1.

- *Un autocarro incompleto, prodotto nell'UE prima della fine del periodo di transizione sulla base di un'omologazione del Regno Unito, soggetto a una produzione in più fasi, munito di certificato di conformità valido, è venduto a un costruttore di veicoli per essere ulteriormente assemblato o completato nell'UE prima della fine del periodo di transizione.*

Come sopra. Questo esempio riguarda un veicolo prodotto in più fasi, la prima delle quali comprende l'autotelaio cabinato (veicolo incompleto). Nel caso degli autocarri un autotelaio cabinato può essere omologato, nell'ambito della prima fase, per un costruttore di veicoli, mentre un carrozziere (cioè un soggetto terzo) può detenere l'omologazione per una seconda fase e la fase finale. Il veicolo incompleto è stato immesso sul mercato dell'UE prima della fine del periodo di transizione.

ESEMPIO 2: veicoli a motore prodotti nell'UE, nel Regno Unito o in un altro paese terzo sulla base di un'omologazione del Regno Unito, venduti a un cliente dell'UE prima della fine del periodo di transizione una volta terminata la fase di fabbricazione, ma non ancora consegnati fisicamente al cliente dell'UE a quella data

- *Un motore per macchine mobili non stradali prodotto negli USA sulla base di un'omologazione del Regno Unito è venduto a un importatore o costruttore belga di apparecchiature originali di macchine mobili non stradali il 15 dicembre 2020, ma giunge alla dogana belga soltanto il 15 gennaio 2021.*

Si procede come per l'esempio 1. La data di immissione sul mercato dell'UE corrisponde alla data della transazione (prima fornitura) tra il costruttore con sede negli Stati Uniti e l'importatore o costruttore di apparecchiature originali con sede nell'UE, una volta terminata la fase di fabbricazione. L'immissione sul mercato non richiede la consegna fisica del prodotto.

ESEMPIO 3: veicoli a motore prodotti in un paese terzo sulla base di un'omologazione del Regno Unito, venduti a un importatore del Regno Unito prima della fine del periodo di transizione, ma non ancora fisicamente consegnati a quest'ultimo a quella data e venduti a un cliente nell'UE dopo la fine del periodo di transizione

- *Un autoveicolo o un motociclo prodotto in Giappone sulla base di un'omologazione del Regno Unito e munito di certificato di conformità valido è venduto a un importatore del Regno Unito il 15 dicembre 2020 e giunge alla dogana del Regno Unito il 15 gennaio 2021. L'importatore del Regno Unito lo vende in seguito a un cliente olandese il 30 gennaio 2021 e l'autoveicolo o motociclo giunge alla dogana olandese il 15 febbraio 2021.*

Si procede come per l'esempio 1. La data di immissione sul mercato del Regno Unito corrisponde alla data della transazione (prima fornitura) tra il costruttore giapponese e l'importatore del Regno Unito. L'immissione sul mercato non richiede la consegna fisica del prodotto.

C. NORME APPLICABILI IN IRLANDA DEL NORD DOPO LA FINE DEL PERIODO DI TRANSIZIONE

Dopo la fine del periodo di transizione si applicherà il protocollo su Irlanda/Irlanda del Nord ("protocollo")²⁷. Il protocollo è soggetto all'espressione periodica del consenso dell'Assemblea legislativa dell'Irlanda del Nord, e il periodo iniziale di applicazione è il periodo che termina quattro anni dopo la fine del periodo di transizione²⁸.

Il protocollo rende alcune disposizioni del diritto dell'Unione applicabili nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord. Nel protocollo l'Unione e il Regno Unito hanno altresì convenuto che, nella misura in cui norme unionali si applicano nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord, l'Irlanda del Nord è trattata alla stregua di uno Stato membro²⁹.

Il protocollo prevede che la legislazione UE di omologazione si applichi nel e al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord³⁰.

Ne consegue che i riferimenti all'Unione nelle parti A e B del presente avviso si intendono fatti anche all'Irlanda del Nord, mentre i riferimenti al Regno Unito si intendono fatti solo alla Gran Bretagna.

Più nello specifico ciò significa anche che:

- i veicoli a motore immessi sul mercato in Irlanda del Nord devono essere conformi alla legislazione UE di omologazione;
- i veicoli a motore fabbricati in Irlanda del Nord e spediti nell'UE non costituiscono importazione di prodotto;
- i veicoli a motore spediti dalla Gran Bretagna all'Irlanda del Nord costituiscono importazione di prodotto;
- l'importatore e il rappresentante del costruttore possono essere stabiliti in Irlanda del Nord;
- se le disposizioni del diritto dell'Unione prevedono un codice unico indicante uno Stato membro, il codice deve essere "UK(NI)"³¹;

²⁷ Articolo 185 dell'accordo di recesso.

²⁸ Articolo 18 del protocollo.

²⁹ Articolo 7, paragrafo 1, dell'accordo di recesso in combinato disposto con l'articolo 13, paragrafo 1, del protocollo.

³⁰ Articolo 5, paragrafo 4, del protocollo e sezioni 9 e 14 dell'allegato 2 del protocollo.

³¹ Articolo 7, paragrafo 2, del protocollo. Vincoli tecnici (specie nelle banche dati) possono imporre che il codice del paese sia limitato a due cifre. In tal caso si dovrà scegliere una combinazione di cifre non assegnata.

- le omologazioni, e le revisioni o le estensioni di tali omologazioni rilasciate da un'autorità di omologazione nell'UE sono valide in Irlanda del Nord; in altri termini i veicoli a motore possono essere immessi sul mercato, immatricolati e messi in circolazione in Irlanda del Nord sulla base di un'omologazione dell'UE.

Il protocollo esclude tuttavia che il Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord possa:

- partecipare al processo decisionale dell'Unione³²;
- avviare procedure di opposizione, di salvaguardia o di arbitrato se e in quanto dette procedure riguardano regole tecniche, norme, valutazioni, registrazioni, certificati, approvazioni e autorizzazioni rilasciate o effettuate dagli Stati membri dell'Unione;³³
- invocare il principio del paese di origine o il riconoscimento reciproco per i prodotti legalmente immessi sul mercato dell'Irlanda del Nord o per le valutazioni, immatricolazioni, certificazioni, omologazioni o autorizzazioni rilasciate o per altre attività svolte da autorità o organismi stabiliti nel Regno Unito³⁴.

Più nello specifico questo ultimo punto significa anche che:

- le omologazioni e le revisioni o le estensioni di tali omologazioni rilasciate dall'autorità di omologazione del Regno Unito sulla base della legislazione UE di omologazione, applicabili ai sensi del protocollo, sono valide unicamente in Irlanda del Nord. Queste stesse omologazioni, revisioni o estensioni non sono invece valide nell'UE³⁵;
- se i veicoli a motore sono omologati dall'autorità di omologazione del Regno Unito, accanto a ogni marcatura di conformità, logo o segno analogo prescritto dalla disposizioni applicabili della legislazione UE di omologazione deve essere apposta l'indicazione "UK(NI)"³⁶. Tale marcatura specifica consente l'identificazione dei veicoli a motore che possono essere legalmente immessi sul mercato, immatricolati e messi in circolazione in Irlanda del Nord ma non nell'UE.

Il sito web della Commissione sul settore automobilistico (https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_it) riporta informazioni generali sulla legislazione dell'Unione in materia di omologazione. Se necessario queste pagine saranno aggiornate con ulteriori informazioni.

³² Ove siano necessari scambi di informazioni o una consultazione reciproca, la sede sarà il gruppo di lavoro consultivo misto istituito dall'articolo 15 del protocollo.

³³ Articolo 7, paragrafo 3, quinto comma, del protocollo.

³⁴ Articolo 7, paragrafo 3, primo comma, del protocollo.

³⁵ Articolo 7, paragrafo 3, quarto comma, del protocollo.

³⁶ Articolo 7, paragrafo 3, quarto comma, del protocollo.

Commissione europea
Direzione generale Mercato interno, industria, imprenditoria e PMI