



Bruxelles, 14 iulie 2020
REV1 – înlocuiește avizele din 8
februarie 2018 [„Omologări de tip
(autovehicule)”] și din 28 martie
2018 [„Omologări de tip (vehicule și
motoare)”] și documentul conținând
întrebări și răspunsuri din data de
6 martie 2019

AVIZ CĂTRE PĂRȚILE INTERESATE

RETRAGEREA REGATULUI UNIT ȘI NORMELE UE ÎN DOMENIUL OMOLOGĂRII DE TIP A VEHICULELOR, SISTEMELOR, COMPONENTELOR ȘI UNITĂȚILOR TEHNICE SEPARATE

Cuprins

INTRODUCERE	2
A. SITUAȚIA JURIDICĂ DUPĂ ÎNCHEIEREA PERIOADEI DE TRANZIȚIE	3
1. CONSECINȚELE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE IDENTIFICAREA OPERATORILOR ECONOMICI	4
2. CONSECINȚELE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE OMOLOGĂRILE DE TIP ȘI AUTORITĂȚILE DE OMOLOGARE DE TIP – ASPECTE GENERALE	5
3. ACORDAREA DE OMOLOGĂRI DE TIP ALE UNIUNII CARE ÎNLOCUIESC OMOLOGĂRILE DE TIP ALE REGATULUI UNIT ÎN CONFORMITATE CU REGULAMENTUL (UE) 2019/26	6
3.1. Acordarea și intrarea în vigoare a unei noi omologări de tip a Uniunii înainte de încheierea perioadei de tranziție	7
3.2. Nouă omologare de tip a Uniunii acordată la data încheierii perioadei de tranziție sau ulterior	7
4. CLARIFICARE PRIVIND (NE)VALABILITATEA OMOLOGĂRILOR DE TIP EMISE ÎN TEMEIUL DIRECTIVEI 97/68/CE	8
B. DISPOZIȚII RELEVANTE PRIVIND SEPARAREA ALE ACORDULUI DE RETRAGERE	8
C. NORMELE APLICABILE ÎN IRLANDA DE NORD DUPĂ ÎNCHEIEREA PERIOADEI DE TRANZIȚIE	11

INTRODUCERE

La 1 februarie 2020, Regatul Unit s-a retras din Uniunea Europeană și a devenit o țară terță¹. Acordul de retragere² prevede o perioadă de tranziție, care se încheie la 31 decembrie 2020. Până la această dată, dreptul UE se va aplica integral în Regatul Unit și pe teritoriul acestuia³.

În perioada de tranziție, UE și Regatul Unit vor negocia un acord privind un nou parteneriat, care să prevadă în special o zonă de liber schimb. Cu toate acestea, nu este sigur că un astfel de acord va fi încheiat și va intra în vigoare la încheierea perioadei de tranziție. În orice caz, un astfel de acord ar crea o relație care, în ceea ce privește condițiile de acces pe piață, ar fi foarte diferită de participarea Regatului Unit la piața internă, la uniunea vamală a UE⁴, precum și la domeniul TVA și al accizelor.

Prin urmare, tuturor părților interesate, în special operatorilor economici, li se amintește situația juridică aplicabilă după încheierea perioadei de tranziție (Partea A de mai jos). Prin prezentul aviz se explică, de asemenea, anumite dispoziții relevante privind separarea ale Acordului de retragere (Partea B de mai jos), precum și normele aplicabile pe teritoriul Irlandei de Nord după încheierea perioadei de tranziție (Partea C de mai jos).

Recomandări pentru părțile interesate:

Pentru a răspunde consecințelor menționate în prezentul aviz, producătorilor de vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate li se recomandă, în special:

- să se asigure că omologările de tip necesare în temeiul legislației UE privind omologarea de tip sunt eliberate de o autoritate de omologare din UE și că vehiculele sunt echipate cu un certificat de conformitate valabil;
- să asigure respectarea cerințelor de stabilire pentru reprezentanții și importatorii producătorului și să adapteze, dacă este necesar, marcajul și etichetarea;
- să își adapteze lanțurile de distribuție, pentru a ține seama de cerințele în materie de import.

¹ O țară terță este o țară care nu este membră a UE.

² Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (JO L 29, 31.1.2020, p. 7) („Acordul de retragere”).

³ Cu anumite excepții, prevăzute la articolul 127 din Acordul de retragere, niciuna dintre acestea nefiind relevantă în contextul prezentului aviz.

⁴ În particular, un acord de liber schimb nu include concepte ținând de piața internă (în domeniul bunurilor și serviciilor) cum ar fi recunoașterea reciprocă, principiul țării de origine și armonizarea. De asemenea, un acord de liber schimb nu elimină formalitățile și controalele vamale, precum cele privind originea mărfurilor și a materialelor care intră în componența acestora, și nici interdicțiile și restricțiile referitoare la importuri și exporturi.

Nota bene:

prezentul aviz nu se referă la:

- normele UE privind emisiile de CO₂ provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare;
- normele UE privind transportul rutier de mărfuri.

În legătură cu aceste aspecte, sunt în curs de elaborare sau au fost publicate alte avize⁵.

A. SITUAȚIA JURIDICĂ DUPĂ ÎNCHEIEREA PERIOADEI DE TRANZIȚIE

După încheierea perioadei de tranziție, normele UE în domeniul vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate (denumite în continuare în mod colectiv „**autovehicule**”), în special:

- Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective⁶, care abrogă, de la 1 septembrie 2020, Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective⁷;
- Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere⁸;
- Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri⁹;
- Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră¹⁰, de modificare și abrogare a Directivei

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

⁶ JO L 151, 14.6.2018, p. 1.

⁷ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁸ JO L 60, 2.3.2013, p. 1.

⁹ JO L 60, 2.3.2013, p. 52.

¹⁰ JO L 252, 16.9.2016, p. 53.

97/68/CE¹¹ (denumite în continuare, în mod colectiv, „**legislația UE în materie de omologare de tip**”) nu se mai aplică Regatului Unit¹². Acest lucru are, în special, următoarele consecințe:

1. CONSECINȚELE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE IDENTIFICAREA OPERATORILOR ECONOMICI

Legislația Uniunii în materie de omologare de tip prevede că prin „operator economic” se înțelege producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul¹³.

În conformitate cu legislația Uniunii în materie de omologare de tip, **importatorul** este operatorul economic stabilit în UE, care introduce pe piața UE un autovehicul care a fost fabricat într-o țară terță. După încheierea perioadei de tranziție, un producător sau un importator stabilit în Regatul Unit nu va mai fi considerat un operator economic stabilit în UE. În consecință, un operator economic stabilit în UE care, înainte de încheierea perioadei de tranziție, a fost considerat un distribuitor din UE de autovehicule primite din Regatul Unit, va deveni importator în sensul legislației Uniunii în materie de omologare de tip în legătură cu aceste autovehicule după încheierea perioadei de tranziție. Acest operator va trebui să respecte obligațiile mai stricte aplicabile unui importator, în special în ceea ce privește verificarea conformității produsului și indicarea datelor sale de contact pe produs sau pe eticheta acestuia¹⁴.

Producătorii stabiliți în afara UE trebuie să desemneze un **reprezentant unic** stabilit în UE pentru a-i reprezenta în fața autorităților de omologare de tip ale statelor membre și în scopul supravegherii pieței. Un reprezentant unic poate fi numit în ambele scopuri¹⁵.

După încheierea perioadei de tranziție, reprezentanții producătorilor stabiliți în Regatul Unit nu vor mai fi considerați ca fiind stabiliți în UE și își vor pierde statutul în temeiul legislației UE în materie de omologare de tip, indiferent de momentul în care autovehiculele au fost introduse pe piață. Prin urmare, producătorii trebuie să se asigure că, după încheierea perioadei de tranziție, reprezentanții lor desemnați sunt stabiliți în UE.

¹¹ Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră, JO L 59, 27.2.1998, p. 1.

¹² În ceea ce privește aplicabilitatea acestor regulamente în Irlanda de Nord, a se vedea partea C din prezentul aviz.

¹³ Articolul 3 punctele 40-44 din Regulamentul (UE) 2018/858; articolul 3 punctele 25, 26, 41-43 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013; articolul 3 punctele 47-51 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013; articolul 3 punctele 49-53 din Regulamentul (UE) 2016/1628.

¹⁴ Articolele 16 și 17 din Regulamentul (UE) 2018/858; articolele 11 și 12 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013; articolele 12 și 13 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013; articolele 11 și 12 din Regulamentul (UE) 2016/1628.

¹⁵ Articolul 13 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/858; articolul 8 alineatele (4) și (5) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013; articolul 9 alineatele (4) și (5) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013; articolul 8 alineatele (10) și (11) din Regulamentul (UE) 2016/1628.

Producătorul trebuie să informeze imediat autoritățile naționale competente în materie de omologare de tip și de supraveghere a pieței cu privire la orice modificare referitoare la reprezentantul său unic. În cazul în care există baze de date specifice, cum ar fi sistemul european de schimb de informații privind omologarea de tip (ETAES), informațiile privind reprezentanții unici pot fi înregistrate în aceste baze de date, iar orice modificare va fi, prin urmare, trasabilă în aceste baze de date.

2. CONSECINȚELE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE OMOLOGĂRILE DE TIP ȘI AUTORITĂȚILE DE OMOLOGARE DE TIP – ASPECTE GENERALE

Autovehiculele care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2018/858, a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 și a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 pot fi introduse pe piață, înregistrate sau puse în funcțiune numai dacă sunt însoțite de un certificat de conformitate valabil, eliberat de producător, care atestă faptul că vehiculele au fost produse în conformitate cu omologarea UE de tip acordată de o autoritate a unui stat membru^{16, 17}.

Motoarele pentru echipamente mobile fără destinație rutieră care se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) 2016/1628 sau echipamentele mobile fără destinație rutieră pe care sunt instalate aceste motoare pot fi introduse pe piață numai dacă motorul este acoperit de o omologare UE de tip valabilă¹⁸ sau dacă intră sub incidența exceptărilor și a dispozițiilor tranzitorii aplicabile motoarelor sau vehiculelor și echipamentelor mobile fără destinație rutieră pe care sunt instalate astfel de motoare¹⁹.

După încheierea perioadei de tranziție, autoritatea de omologare a Regatului Unit va înceta să mai fie o autoritate de omologare UE în temeiul legislației Uniunii privind omologarea de tip. În consecință, după încheierea perioadei de tranziție, un producător nu va putea introduce pe piața UE:

- (i) vehicule care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2018/858, a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 și a Regulamentului (UE) nr. 168/2013,

¹⁶ Articolul 6 alineatul (4), articolul 36 și articolul 48 din Regulamentul (UE) 2018/858; articolele 33 și 38 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și articolul 6 alineatul (2), precum și articolele 38 și 43 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013.

Pentru definiția „autorității de omologare”, a se vedea articolul 3 punctul 36 din Regulamentul (UE) 2018/858; articolul 3 punctul 27 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013; articolul 3 punctul 56 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013.

¹⁷ Această dispoziție nu aduce atingere aplicării dispozițiilor privind introducerea pe piață, înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor de sfârșit de serie: Articolul 49 din Regulamentul (UE) 2016/1628, articolul 39 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și articolul 44 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013.

¹⁸ Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2016/1628. Pentru definiția „autorității de omologare”, a se vedea articolul 3 punctul 55 din Regulamentul (UE) 2016/1628.

¹⁹ Articolul 10 alineatul (7) din Directiva 97/68/CE, articolul 34 alineatul (7) și alineatul (8) sau articolul 58 alineatele (5)-(11) din Regulamentul (UE) 2016/1628 și în actele adoptate în temeiul articolului 19 alineatul (6), al articolului 20 alineatul (8), al articolului 28 alineatul (6) și al articolului 53 alineatul (12) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 care permit introducerea pe piață a unor astfel de motoare, vehicule și echipamente mobile fără destinație rutieră fără cerința unei omologări de tip valabile.

însoțite de un certificat de conformitate care face trimitere la o omologare de tip acordată de autoritatea de omologare din Regatul Unit, care era, anterior, competentă în temeiul legislației UE;

- (ii) motoare pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră sau echipamente mobile fără destinație rutieră pe care sunt instalate astfel de motoare, pentru care a fost acordată o omologare de tip de către autoritatea de omologare din Regatul Unit, competentă anterior în temeiul legislației UE în materie de omologare de tip.

După încheierea perioadei de tranziție, autoritatea de omologare a Regatului Unit nu va mai fi în măsură să îndeplinească niciuna dintre funcțiile de monitorizare și de supraveghere care îi revin unei autorități de omologare în sensul legislației Uniunii în materie de omologare de tip (de exemplu, în ceea ce privește conformitatea producției sau conformitatea în funcționare) în ceea ce privește omologările de tip acordate înainte de încheierea perioadei de tranziție. Mai mult, autoritatea de omologare din Regatul Unit nu va mai fi în măsură să elibereze revizuri sau extinderi ale acestor omologări în temeiul articolului 34 din Regulamentul (UE) 2018/858, al articolului 30 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, al articolului 35 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 sau, respectiv, al articolului 28 din Regulamentul (UE) 2016/1628.

3. ACORDAREA DE OMOLOGĂRI DE TIP ALE UNIUNII CARE ÎNLOCUIESC OMOLOGĂRILE DE TIP ALE REGATULUI UNIT ÎN CONFORMITATE CU REGULAMENTUL (UE) 2019/26

La 8 ianuarie 2019, Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene au adoptat Regulamentul (UE) 2019/26, care completează legislația Uniunii în materie de omologare de tip în ceea ce privește retragerea Regatului Unit din Uniune²⁰.

Articolul 4 din Regulamentul (UE) 2019/26 prevede că, până la încetarea aplicării legislației Uniunii în materie de omologare de tip în Regatul Unit și pe teritoriul acestuia, adică până la încheierea perioadei de tranziție, un producător care deține o omologare de tip valabilă a Regatului Unit poate adresa o cerere unei autorități de omologare de tip a Uniunii pentru a obține o omologare de tip a Uniunii pentru același tip²¹.

3.1. Acordarea și intrarea în vigoare a unei noi omologări de tip a Uniunii înainte de încheierea perioadei de tranziție

În cadrul acestui scenariu, în temeiul articolului 5 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/26, vechea omologare de tip a Regatului Unit își pierde valabilitatea în ziua precedentă datei la care intră în vigoare noua omologare de tip a Uniunii.

²⁰ JO L 8, 10.1.2019, p. 1.

²¹ În conformitate cu articolul 3 din Regulamentul (UE) 2019/26, „autoritate de omologare de tip a Uniunii” înseamnă o autoritate de omologare de tip a unui stat membru, altul decât Regatul Unit, și „omologare de tip a Uniunii” înseamnă o omologare UE de tip acordată de o autoritate de omologare de tip a Uniunii în conformitate cu respectivul regulament.

Articolul 5 alineatul (6) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) 2019/26 prevede că autovehiculele fabricate pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit care și-a pierdut valabilitatea ca urmare a acordării unei omologări de tip a Uniunii înainte de încheierea perioadei de tranziție pot fi introduse pe piață, înmatriculate și puse în funcțiune în Uniune până când legislația Uniunii în materie de omologare de tip încetează să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia. În cazul în care omologarea de tip a Regatului Unit își pierde valabilitatea înainte de această dată din alte motive, autovehiculele pot fi introduse pe piață, înmatriculate și puse în funcțiune în Uniune numai până la data la care omologarea de tip a Uniunii își pierde valabilitatea. În cazul vehiculelor, producătorii vor trebui să indice noul număr al omologării de tip a Uniunii într-un supliment la certificatul de conformitate.

Considerentul 17 din preambulul Regulamentului (UE) 2019/26 clarifică faptul că, „[d]eoarece momentele introducerii pe piață, înmatriculării și punerii în funcțiune pot fi diferite, momentul în care are loc prima dintre aceste operațiuni ar trebui să fie luat în considerare pentru a determina termenii stabilite în prezentul regulament”. În mod corespunzător, autovehiculele introduse pe piață înainte de încheierea perioadei de tranziție, în condițiile stabilite la articolul 5 alineatul (6) al treilea paragraf, pot fi înmatriculate și puse în funcțiune și la data respectivă sau ulterior.

3.2. Nouă omologare de tip a Uniunii acordată la data încheierii perioadei de tranziție sau ulterior

În conformitate cu articolul 5 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2019/26, vechea omologare de tip a Regatului Unit își încetează valabilitatea cel târziu în ziua în care legislația Uniunii în materie de omologare de tip încetează să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia, și anume la sfârșitul perioadei de tranziție.

În lumina considerentului 17 din preambulul la Regulamentul (UE) 2019/26, în cazul în care o autoritate de omologare de tip a Uniunii nu este în măsură să prelucreze la timp toate cererile înaintate de diferiți producători, și anume înainte de încheierea perioadei de tranziție, și, în consecință, noua omologare de tip a Uniunii, care înlocuiește omologarea anterioară de tip a Regatului Unit, este emisă numai la data încheierii perioadei de tranziție sau ulterior, se aplică următoarele dispoziții:

- Autovehiculele fabricate pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit pentru care s-a solicitat o omologare de tip a Uniunii pentru același tip în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/26 și care au fost introduse pe piața UE înainte de data încheierii perioadei de tranziție pot fi înmatriculate și puse în funcțiune și la data încheierii perioadei de tranziție sau după această dată, până la acordarea noii omologări de tip a Uniunii. Pentru vehicule, producătorii vor trebui să prezinte autorităților competente din statul membru în care se solicită înmatricularea și punerea în funcțiune dovada că au depus o cerere la o autoritate de omologare de tip a Uniunii pentru a obține o omologare de

tip a Uniunii pentru același tip în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/26²².

- La sfârșitul perioadei de tranziție, producția de autovehicule destinate a fi introduse pe piața UE poate avea loc numai pe baza unei omologări de tip acordate de o autoritate de omologare a UE.

4. CLARIFICARE PRIVIND (NE)VALABILITATEA OMOLOGĂRILOR DE TIP EMISE ÎN TEMEIUL DIRECTIVEI 97/68/CE

Atât considerentul 20, cât și articolul 7 din Regulamentul (UE) 2019/26 se bazează pe ipoteza că omologările de tip care intră sub incidența scutiților și a dispozițiilor tranzitorii prevăzute în Directiva 97/68/CE sau în Regulamentul (UE) 2016/1628 și-au pierdut valabilitatea.

Directiva 97/68/CE nu conține un articol echivalent cu articolul 30 din Regulamentul (UE) 2016/1628, care precizează cazurile în care omologările de tip își pierd valabilitatea.

Cu toate acestea, articolul 10 alineatul (2) din Directiva 97/68/CE conținea o dispoziție privind motoarele de sfârșit de serie care se baza pe principiul conform căruia o omologare de tip emisă pentru o categorie de motoare dintr-o anumită etapă de emisii își pierde valabilitatea de la data aplicării obligatorii, în scopul introducerii pe piață, a etapei ulterioare de emisii prevăzute la articolul 9 alineatul (4) din respectiva directivă.

Prin urmare, se consideră că omologările de tip acordate în temeiul Directivei 97/68/CE își pierd valabilitatea prin aplicarea obligatorie a noilor cerințe privind emisiile pentru introducerea pe piață. Acest lucru este conform cu dispozițiile articolului 7 din Regulamentul (UE) 2019/26.

B. DISPOZIȚII RELEVANTE PRIVIND SEPARAREA ALE ACORDULUI DE RETRAGERE

Articolul 41 din Acordul de retragere prevede că produsele existente și identificabile în mod individual care au fost introduse legal pe piață în UE sau în Regatul Unit înainte de încheierea perioadei de tranziție pot fi puse la dispoziție în continuare pe piața UE sau a Regatului Unit și pot circula între aceste două piețe până când ajung la utilizatorul final. În cazul în care se prevede astfel în dispozițiile aplicabile din legislația UE, un astfel de produs poate fi, de asemenea, pus în funcțiune în UE sau în Regatul Unit.

Noțiunea de introducere pe piață se aplică produselor individuale. În consecință, această dispoziție se aplică numai produselor individuale care au fost introduse pe piață în UE sau în Regatul Unit înainte de încheierea perioadei de tranziție, dar nu și tipului sau seriei de produse în mod general.

Operatorului economic care se prevalează de această dispoziție îi revine sarcina de a demonstra, pe baza unor documente relevante, că mărfurile respective au fost introduse

²² Totodată, producătorii și alți operatori economici în cauză se pot baza pe dispozițiile de separare din Acordul de retragere privind mărfurile introduse pe piață (a se vedea partea B din prezentul aviz).

pe piață în UE sau în Regatul Unit înainte de încheierea perioadei de tranziție²³. Pentru a face dovada introducerii pe piață, se poate prezenta orice document utilizat în mod normal în tranzacțiile comerciale (de exemplu, contractul de vânzare a produselor care au fost deja fabricate, factura, documentele privind livrarea produselor către distribuitor sau orice alt document comercial asemănător). Nu este necesar să se creeze un nou tip de document în acest scop. În practică, astfel de acte doveditoare vor trebui prezentate în cazul controalelor la importul în UE sau în Regatul Unit sau în cazul verificărilor efectuate de autoritățile de supraveghere a pieței. Actele doveditoare puse la dispoziție trebuie să permită verificarea faptului că documentele furnizate corespund produselor și cantității prezentate în vamă sau verificate de autoritățile de supraveghere a pieței, de exemplu făcând referire la elementul (elementele) de identificare specific(e) produselor respective.

În sensul acestei dispoziții, „introducere pe piață” înseamnă furnizarea inițială a unei mărfi pentru distribuție, consum sau utilizare pe piață în cursul unei activități comerciale, fie în schimbul unei plăți, fie gratuit²⁴. „Furnizarea unei mărfi pentru distribuție, consum sau utilizare” înseamnă că „o marfă existentă și identificabilă în mod individual, după etapa de fabricație, face obiectul unui acord scris sau verbal încheiat între două sau mai multe persoane juridice sau fizice pentru transferul dreptului de proprietate, al oricărui alt drept real sau al posesiei cu privire la marfa în cauză sau aceasta face obiectul unei oferte adresate unei/unor persoane juridice sau fizice pentru încheierea unui astfel de acord”²⁵. „Punere în funcțiune” înseamnă „prima utilizare a unei mărfi în Uniune sau în Regatul Unit de către utilizatorul final în scopul pentru care a fost destinată [...]”²⁶.

Aceasta înseamnă că un autovehicul introdus pe piața Regatului Unit în conformitate cu această definiție înainte de încheierea perioadei de tranziție pe baza unei omologări de tip acordate de Regatul Unit poate fi încă pus la dispoziție (de exemplu, poate fi furnizat în continuare pentru distribuție sau utilizare), înmatriculat și pus în funcțiune în UE după încheierea perioadei de tranziție și viceversa, fără a fi nevoie de o nouă omologare de tip, de o nouă etichetare/o nouă marcă sau de modificări ale produsului, până când ajunge la utilizatorul final.

Printre situațiile considerate drept introducere pe piață se numără, de exemplu:

- un contract de vânzare de la producător la importator, distribuitor (inclusiv intragrup, cu condiția să poată fi identificată o tranzacție reală) sau la un client final, în cazul în care fabricarea bunului respectiv a fost finalizată;
- vânzările online: numai în cazul în care clientul primește confirmarea comenzii sale care identifică bunul specific deja produs și supus tranzacției, gata de a fi expediat clientului.

În schimb, următoarele situații nu sunt considerate introducere pe piață:

- produse comandate în prealabil, care nu au fost încă fabricate;

²³ Articolul 42 din Acordul de retragere.

²⁴ Articolul 40 literele (a) și (b) din Acordul de retragere.

²⁵ Articolul 40 litera (c) din Acordul de retragere.

²⁶ Articolul 40 litera (d) din Acordul de retragere.

- un contract privind furnizarea de bunuri fungibile (de exemplu, x unități din produsul y, care nu pot fi identificate în mod individual);
- bunuri fabricate și deținute în stocul producătorului, dar care nu au fost încă livrate pentru distribuție, consum sau utilizare;
- oferta generică a unui produs online (produsul specific care face obiectul tranzacției este considerat ca fiind introdus pe piață numai după ce a fost plasată și confirmată comanda unui client, iar produsul este gata de a fi expedit).

EXEMPLUL 1: Autovehiculele care se află fizic în lanțul de distribuție sau sunt utilizate în UE sau în Regatul Unit înainte de încheierea perioadei de tranziție:

- *Un comerciant angro deține în UE, în vederea distribuirii ulterioare, un autovehicul sau o motocicletă care face obiectul unui certificat de conformitate care face trimitere la o omologare de tip acordată de Regatul Unit*

Autovehiculul sau motocicleta a fost introdus(ă) pe piața UE înainte de încheierea perioadei de tranziție și poate fi pus(ă) la dispoziție în continuare pe piața UE sau a Regatului Unit și poate circula între aceste două piețe până când ajunge la utilizatorul său final, este înmatriculat(ă) și pus(ă) în funcțiune în UE sau în Regatul Unit după încheierea perioadei de tranziție, fără a fi necesară o nouă omologare de tip, o nouă etichetare/o nouă marcă ori modificări ale produsului. Acest lucru nu aduce atingere obligației de a desemna un nou reprezentant al producătorului care să fie stabilit în UE, dacă cel actual are sediul în Regatul Unit, astfel cum se prevede în secțiunea A.1 de mai jos.

- *Un camion nefinit fabricat în UE înainte de încheierea perioadei de tranziție, bazat pe o omologare de tip acordată de Regatul Unit, care face obiectul unei producții cu mai multe etape, echipat cu un certificat de conformitate valabil, este vândut unui producător de vehicule pentru asamblare sau finalizare în UE înainte de încheierea perioadei de tranziție.*

La fel ca mai sus. Acest exemplu se referă la un vehicul fabricat în mai multe etape, prima dintre acestea cuprinzând șasiul-cabină (adică un vehicul incomplet). În cazul unui camion, un șasiu-cabină poate primi omologarea de tip ca primă etapă pentru un producător de vehicule, în timp ce un constructor de caroserii (adică un terț) deține omologarea pentru o a doua etapă ulterioară și finală. Vehiculul incomplet a fost introdus pe piața UE înainte de încheierea perioadei de tranziție.

EXEMPLUL 2: Autovehiculele produse în UE, în Regatul Unit sau în orice altă țară terță pe baza unei omologări de tip acordate de Regatul Unit, vândute unui client din UE înainte de încheierea perioadei de tranziție, după finalizarea etapei de fabricație, dar care nu au fost încă livrate fizic clientului UE la acea dată:

- *un motor al unui echipament mobil fără destinație rutieră fabricat în SUA pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit este vândut la 15 decembrie 2020 unui importator sau unui producător belgian de echipamente originale care fabrică echipamente mobile fără destinație rutieră, dar va ajunge în vama Uniunii abia la 15 ianuarie 2021.*

La fel ca produsele de la exemplul 1. Data introducerii pe piața UE este data tranzacției (prima furnizare) dintre producătorul din SUA și importatorul sau producătorul de echipamente originale din UE după finalizarea etapei de fabricație. Introducerea pe piață nu necesită livrarea fizică a produsului.

EXEMPLUL 3: Autovehiculele produse într-o țară terță pe baza unei omologări de tip

acordate de Regatul Unit, vândute unui importator din Regatul Unit înainte de încheierea perioadei de tranziție, dar care nu au fost livrate la data respectivă, și vândute ulterior unui client din UE după încheierea perioadei de tranziție.

- *Un autovehicul sau o motocicletă fabricat(ă) în Japonia pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit și însoțit(ă) de un certificat de conformitate valabil este vândut(ă) unui importator din Regatul Unit la 15 decembrie 2020 și sosește în vama Regatului Unit la 15 ianuarie 2021. Importatorul din Regatul Unit îl(o) vinde apoi unui client olandez la 30 ianuarie 2021, iar autovehiculul sau motocicleta ajunge în vama olandeză la 15 februarie 2021.*

La fel ca produsele de la exemplul 1. Data introducerii pe piața UE este data tranzacției (prima furnizare) dintre producătorul japonez și importatorul din Regatul Unit. Introducerea pe piață nu necesită livrarea fizică a produsului.

C. NORMELE APLICABILE ÎN IRLANDA DE NORD DUPĂ ÎNCHEIEREA PERIOADEI DE TRANZIȚIE

După încheierea perioadei de tranziție se aplică Protocolul privind Irlanda/Irlanda de Nord („Protocolul I/IN”)²⁷. Protocolul I/IN face obiectul consimțământului periodic exprimat de Adunarea Irlandei de Nord, perioada inițială de aplicare prelungindu-se până la patru ani după încheierea perioadei de tranziție²⁸.

Protocolul I/IN face ca anumite dispoziții ale dreptului UE să fie aplicabile inclusiv Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord. În cadrul Protocolului I/IN, UE și Regatul Unit au convenit, în plus, că, în măsura în care normele UE se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord, aceasta din urmă este tratată ca și cum ar fi un stat membru²⁹.

Protocolul I/IN prevede că legislația Uniunii în materie de omologare de tip se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord³⁰.

Aceasta înseamnă că trimiterile la UE din părțile A și B ale prezentului aviz trebuie înțelese ca incluzând Irlanda de Nord, în timp ce trimiterile la Regatul Unit trebuie înțelese ca referindu-se numai la Marea Britanie.

Mai precis, aceasta înseamnă, printre altele, următoarele:

- autovehiculele introduse pe piață în Irlanda de Nord trebuie să respecte legislația UE în materie de omologare de tip;
- autovehiculele produse în Irlanda de Nord și transportate către UE nu sunt produse importate;

²⁷ Articolul 185 din Acordul de retragere.

²⁸ Articolul 18 din Protocolul I/IN.

²⁹ Articolul 7 alineatul (1) din Acordul de retragere, coroborat cu articolul 13 alineatul (1) din Protocolul I/IN.

³⁰ Articolul 5 alineatul (4) din Protocolul I/IN și secțiunile 9 și 14 din anexa 2 la respectivul protocol.

- autovehiculele expediate din Marea Britanie către Irlanda de Nord sunt produse importate;
- importatorul și reprezentantul producătorului pot fi stabiliți în Irlanda de Nord;
- în cazul în care dispozițiile din dreptul Uniunii necesită un cod unic care să indice un stat membru, acesta trebuie indicat ca „UK (NI)”³¹;
- Atât omologările de tip, cât și revizuirile sau extinderile acestor omologări acordate de o autoritate de omologare a UE sunt valabile în Irlanda de Nord, adică autovehiculele pot fi introduse pe piață, înmatriculate și puse în funcțiune în Irlanda de Nord pe baza unei omologări UE de tip.

Cu toate acestea, Protocolul I/IN exclude posibilitatea ca Regatul Unit, în ceea ce privește Irlanda de Nord:

- să participe la procesul de luare a deciziilor și de elaborare a deciziilor Uniunii³²;
- să inițieze proceduri de opoziție, de salvagardare sau de arbitraj, în măsura în care acestea se referă la reglementări, standarde, evaluări, înregistrări, certificate, aprobări și autorizații eliberate sau efectuate de statele membre ale UE;³³
- să invoce principiul țării de origine sau recunoașterea reciprocă pentru produsele introduse în mod legal pe piață în Irlanda de Nord sau pentru evaluări, înregistrări, eliberarea de certificate, aprobări sau autorizații sau alte activități desfășurate de autorități sau organisme stabilite în Regatul Unit³⁴.

Mai precis, aceasta înseamnă, printre altele, următoarele:

- Omologările de tip, precum și revizuirile sau extinderile acestor omologări acordate de către autoritatea de omologare din Regatul Unit pe baza dispozițiilor legislației Uniunii în materie de omologare de tip, aplicabile conform protocolului IE/IN, sunt valabile numai în Irlanda de Nord. În schimb, aceste omologări, revizuirii sau extinderi nu sunt valabile în UE³⁵.
- În cazul în care autovehiculele sunt omologate de către autoritatea de omologare din Regatul Unit, trebuie să se aplice indicația „UK (NI)” lângă orice marcaj de conformitate, logo sau alt element similar prevăzut de dispozițiile aplicabile ale legislației Uniunii în materie de omologare de tip³⁶. Acest marcaj distinct permite

³¹ Articolul 7 alineatul (2) din Protocolul I/IN. Constrângerile tehnice, de obicei legate de bazele de date, pot impune limitarea codului de țară la două litere. În acest caz, ar trebui utilizată o combinație de litere neatribuită.

³² În cazul în care este necesar un schimb de informații sau o consultare reciprocă, aceasta va avea loc în grupul de lucru consultativ mixt instituit prin articolul 15 din Protocolul I/IN.

³³ Articolul 7 alineatul (3) al cincilea paragraf din Protocolul I/IN.

³⁴ Articolul 7 alineatul (3) primul paragraf din Protocolul I/IN.

³⁵ Articolul 7 alineatul (3) al patrulea paragraf din Protocolul I/IN.

³⁶ Articolul 7 alineatul (3) al patrulea paragraf din Protocolul I/IN.

identificarea autovehiculelor care pot fi introduse legal pe piață, înmatriculate și puse în funcțiune în Irlanda de Nord, dar nu și în UE.

Site-ul web al Comisiei privind industria autovehiculelor (https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_ro) oferă informații generale referitoare la legislația armonizată a Uniunii aplicabilă pentru omologarea de tip a autovehiculelor. Aceste pagini vor fi actualizate cu noi informații dacă va fi necesar.

Comisia Europeană
Direcția Generală Piață Internă, Industrie, Antreprenoriat și IMM-uri