



Bruxelles, 6 martie 2019

**ÎNTREBĂRI ȘI RĂSPUNSURI REFERITOARE LA RETRAGEREA REGATULUI UNIT DIN  
UNIUNEA EUROPEANĂ ÎN CEEA CE PRIVEȘTE OMOLOGAREA DE TIP  
A VEHICULELOR, A SISTEMELOR, A COMPONENTELOR ȘI A UNITĂȚILOR TEHNICE  
SEPARATE**

La 8 ianuarie 2019, Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene au adoptat Regulamentul (UE) 2019/26<sup>1</sup>, care completează legislația Uniunii în materie de omologare de tip în ceea ce privește retragerea Regatului Unit din Uniune<sup>2</sup>.

**Prezenta listă de întrebări și răspunsuri oferă orientări suplimentare pe baza regulamentului, în situația în care Regatul Unit devine o țară terță la 30 martie 2019, la ora 00:00 (CET) („data retragerii”), fără un acord de retragere ratificat și, prin urmare,**

**- fără perioada de tranziție prevăzută în acordul de retragere<sup>3</sup>,**

**precum și**

**- fără dispozițiile referitoare la „mărfurile introduse pe piață” prevăzute în acordul de retragere.**

Lista de întrebări și răspunsuri poate fi actualizată și completată în continuare, după caz, și ar trebui coroborată cu Regulamentul (UE) 2019/26, cu „Avizul către părțile interesate – Retragerea Regatului Unit și normele UE în domeniul omologării de tip a autovehiculelor”<sup>4</sup> și cu „Avizul către părțile interesate – Retragerea Regatului Unit și normele UE în domeniul omologării de tip a anumitor vehicule și motoare”<sup>5</sup>, care au fost publicate de Comisia Europeană la 29 ianuarie 2018 și, respectiv, 28 martie 2018.

<sup>1</sup> JO L 8, 10.1.2019, p. 1.

<sup>2</sup> Regulamentul (UE) 2019/26 este adoptat în cadrul Directivei 2007/46/CE privind omologarea autovehiculelor, al Regulamentului (UE) nr. 167/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, al Regulamentului (UE) 2016/1628 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 rutieră și al Regulamentului (CE) nr. 765/2008 privind supravegherea pieței.

<sup>3</sup> Partea a patra a Acordului privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (JO C 66 I, 19.2.2019, p. 1).

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/growth/content/brexit-%E2%80%93-guidance-stakeholders-impact-type-approval-motor-vehicles\\_en](https://ec.europa.eu/growth/content/brexit-%E2%80%93-guidance-stakeholders-impact-type-approval-motor-vehicles_en).

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/growth/content/brexit-guidance-stakeholders-impact-type-approval-certain-vehicles-and-engines\\_en](https://ec.europa.eu/growth/content/brexit-guidance-stakeholders-impact-type-approval-certain-vehicles-and-engines_en).

## **A. CONCEPTUL DE MĂRFURI INTRODUSE PE PIAȚA UNIUNII (UE-27) ÎNAINTE DE DATA RETRAGERII**

În cazul în care Regatul Unit ar ieși din UE fără un acord de retragere ratificat, legislația Uniunii în materie de omologare de tip va înceta să se aplice Regatului Unit și în Regatul Unit de la data retragerii. Acest lucru înseamnă că, de la data respectivă, autoritatea de omologare de tip din Regatul Unit nu va mai fi o autoritate de omologare de tip în temeiul legislației Uniunii în materie de omologare de tip. În consecință, începând cu data retragerii, nu va mai fi posibilă introducerea pe piața Uniunii (UE-27) a produselor fabricate pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit.

Criteriul relevant pentru a se stabili în ce măsură retragerea Regatului Unit poate avea consecințe pentru un anumit vehicul, un anumit sistem, o anumită componentă sau o anumită unitate tehnică separată fabricată pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit este, prin urmare, dacă produsul a fost introdus pe piața Uniunii (UE-27) înainte de data retragerii. Conceptul de „introducere pe piață” se aplică în mod consecvent legislației Uniunii privind produsele pentru a se stabili cerințele juridice aplicabile unui anumit produs: produsul trebuie să fie respecte legislația Uniunii aplicabilă în momentul introducerii sale pe piață<sup>6</sup>.

În acest sens, Regulamentul (UE) 2019/26 reamintește că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate trebuie să respecte cerințele aplicabile în momentul introducerii lor pe piață. Conceptul de „introducere pe piață în Uniune (UE-27)” trebuie, prin urmare, să fie conceptul utilizat și în acest cadru. „Introducere pe piață” înseamnă furnizarea pentru prima oară a unui produs pentru distribuție, consum sau utilizare pe piața Uniunii (UE-27) în cursul unei activități comerciale, în schimbul unei plăți sau gratuit<sup>7</sup>. Introducerea pe piață necesită o ofertă sau un acord între două sau mai multe persoane fizice sau juridice pentru transferul dreptului de proprietate, de posesie sau al oricărui alt drept de proprietate asupra unui anumit produs după ce a avut loc etapa de fabricație. Conceptul de introducere pe piață se referă la fiecare produs în parte, nu la un tip de produs. De asemenea, introducerea pe piață nu necesită livrarea fizică a produsului, ci încheierea etapei de fabricație<sup>8</sup>.

Aceste principii se aplică sectorului autovehiculelor armonizat la nivelul UE, deoarece în legislația armonizată referitoare la acest sector nu sunt prevăzute dispoziții derogatorii.

În momentul introducerii lor pe piața UE-27, vehiculele, complete sau incomplete, trebuie să fie însoțite de un certificat de conformitate valabil (CoC) bazat pe o omologare de tip valabilă. Acest lucru înseamnă că vehiculele, complete sau incomplete, care au fost introduse pe piața UE-27 cu un CoC bazat pe o omologare de tip valabilă a Regatului Unit înainte de data retragerii pot continua să fie puse la dispoziție pe piața UE-27. Fără a

<sup>6</sup> A se vedea Comunicarea Comisiei 2016/C 272/01 intitulată „«Ghidul albastru» din 2016 referitor la punerea în aplicare a normelor UE privind produsele”, JO C 272, 26.7.2016, p. 1.

<sup>7</sup> A se vedea articolul 2 punctul 2 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93, JO L 218, 13.8.2008, p. 30. Dispozițiile privind supravegherea pieței incluse în regulamentul respectiv sunt aplicabile în contextul Directivei 2007/46/CE privind omologarea autovehiculelor. A se vedea, de asemenea, Regulamentele (UE) nr. 167/2013, (UE) nr. 168/2013 și (UE) 2016/1628.

<sup>8</sup> Pentru mai multe informații privind conceptul de „introducere pe piață”, a se vedea capitolul 2 al „Ghidului albastru” din 2016 referitor la punerea în aplicare a normelor UE privind produsele, menționat mai sus.

aduce atingere aplicării dispozițiilor privind introducerea pe piață, înmatricularea și punerea în funcțiune a vehiculelor sfârșit de serie<sup>9</sup>, înmatricularea și punerea în funcțiune începând cu data retragerii vor fi posibile în condițiile stabilite în Regulamentul (UE) 2019/26 (a se vedea secțiunea B de mai jos). Începând cu data retragerii, vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate pot fi introduse pe piața UE-27 numai cu un CoC bazat pe o omologare de tip a Uniunii (UE-27).

**1. Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate care sunt fizic în lanțul de distribuție sau care sunt deja utilizate pe piața UE-27 la data retragerii.**

*Exemplul A: anvelope care se află deja la un importator din UE-27 sau un autovehicul care se află deja la un dealer auto din UE-27.*

Aceste produse sunt considerate produse introduse pe piața Uniunii (UE-27) înainte de data retragerii și, prin urmare, pot fi în continuare puse la dispoziție pe piața UE-27 (cu condiția ca vehiculele să aibă un CoC valabil) sau pot rămâne în uz fără să fie nevoie să primească o (nouă) omologare de tip a Uniunii, să fie etichetate sau marcate din nou ori modificate. Acest lucru nu aduce atingere obligației de a desemna un nou „reprezentant al producătorului” stabilit în UE-27, în cazul în care reprezentantul actual are sediul în Regatul Unit și intenționează să introducă produse pe piața UE-27 începând cu data retragerii.

*Exemplul B: un camion neterminat fabricat în Uniune (UE-27) înainte de data retragerii, pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit, al cărui proces de producție constă din mai multe etape, care are un CoC valabil și este furnizat spre asamblare sau finalizare în Uniune (UE-27) înainte de data retragerii.*

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. Un camion ar putea, de asemenea, să fie construit în cursul unui proces cu mai multe etape executate de același producător. În cazul în care se poate considera că vehiculul incomplet a fost plasat pe piața UE-27 pe baza unei tranzacții comerciale efectuate înainte de retragerea Regatului Unit între două entități în scopul distribuției sau al utilizării pe piața UE-27, abordarea este aceeași ca pentru produsele de la exemplul A.

**2. Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate fabricate fie într-o țară terță, fie în Uniune (UE-27) pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit, furnizate unui importator/reprezentant al producătorului din UE-27 sau vândute unui dealer ori unui client din UE-27 înainte de data retragerii după finalizarea etapei de fabricație, dar care nu au fost livrate fizic clientului din UE-27 înainte de retragerea Regatului Unit.**

---

<sup>9</sup> Articolul 27 alineatul (3) din Directiva 2007/46/CE, articolul 39 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și articolul 44 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013. A se vedea, de asemenea, considerentele 15 și 19 din preambulul Regulamentului (UE) 2019/26.

*Exemplu: un motor al unui echipament mobil fără destinație rutieră fabricat în SUA pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit este vândut unui importator sau unui producător de echipamente originale care fabrică echipamente mobile fără destinație rutieră din UE-27 la 28 martie 2019 (aceasta constituind data introducerii pe piață, data tranzacției), dar va ajunge în vama Uniunii abia la 5 iunie 2019.*

La fel ca produsele de la nr. 1. Data introducerii pe piața Uniunii (UE-27) este data tranzacției dintre producător și importatorul sau producătorul de echipamente originale din UE-27, cu condiția ca etapa de fabricație să fi fost finalizată până la data respectivă. Introducerea pe piață nu necesită livrarea fizică a produsului.

- 3. Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate fabricate pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit care sunt fie importate în Regatul Unit dintr-o țară terță, fie fabricate în Regatul Unit înainte de data retragerii și care sunt vândute ulterior unui client din UE-27 începând cu data retragerii.**

*Exemplu: un vehicul incomplet fabricat în Japonia pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit și însoțit de un CoC este vândut unui producător de caroserii din Regatul Unit la 25 februarie 2019 și importat de acesta din urmă în Regatul Unit la 10 martie 2019. Producătorul de caroserii din Regatul Unit îl vinde apoi unui dealer din UE-27 la 20 aprilie 2019, iar vehiculul complet ajunge în vama Uniunii la 30 aprilie 2019.*

În ambele exemple, vehiculul incomplet este introdus pe piața Uniunii (UE-27) după data retragerii, întrucât data primei sale puneri la dispoziția unui client din UE-27 este data retragerii sau o dată ulterioară acesteia. Vehiculul incomplet este considerat ca fiind un produs importat dintr-o țară terță și va trebui să respecte în totalitate dispozițiile dreptului Uniunii aplicabile în momentul introducerii sale pe piață.

Produsele introduse pe piața UE-27 începând cu data retragerii trebuie să fie însoțite de un CoC care să facă referire la o omologare de tip emisă de o autoritate de omologare de tip din UE-27.

- 4. Vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate fabricate într-o țară terță pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit după data retragerii.**

*Exemplu: o mașină fabricată în China pe baza unei omologări de tip a Regatului Unit la 5 aprilie 2019 este vândută unui dealer din UE-27 la 15 aprilie 2019 și sosește în vama Uniunii la 1 iunie 2019.*

În acest exemplu, mașina nu poate fi introdusă pe piața Uniunii (UE-27) pe baza unui CoC care face referire la omologarea de tip a Regatului Unit. Același răspuns ca în situația de la nr. 3.

- 5. Cum se poate face dovada introducerii pe piață înainte de data retragerii?**

Pentru a face dovada introducerii pe piață, se poate prezenta orice document relevant 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).

În practică, astfel de acte doveditoare vor trebui prezentate în cazul controalelor la importul în Uniune (UE-27), în cazul verificărilor efectuate de autoritățile de supraveghere a pieței sau în momentul înmatriculării, în cazul produselor care fac obiectul acestei cerințe. 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 sau pentru care se solicită înmatricularea, de exemplu făcând referire la elemente de identificare specifice produselor respective.

## **B. ACORDAREA DE OMOLOGĂRI DE TIP ALE UNIUNII ÎN CONFORMITATE CU REGULAMENTUL (UE) 2019/26**

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, un producător care deține o omologare de tip valabilă a Regatului Unit poate adresa o cerere unei autorități de omologare de tip a Uniunii (UE-27) pentru a obține o omologare de tip a Uniunii pentru același tip.

### **1. Acordarea și intrarea în vigoare a unei noi omologări de tip a Uniunii înainte de data retragerii**

În acest scenariu, vechea omologare de tip a Regatului Unit își va pierde valabilitatea de la data la care intră în vigoare noua omologare de tip a Uniunii.

Articolul 5 alineatul (6) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) 2019/26 prevede că vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate 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 data retragerii 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, vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate 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 CoC.

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 termenele stabilite în prezentul regulament.* În consecință, vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate introduse pe piață înainte de data retragerii în condițiile stabilite la articolul 5 alineatul (6) al treilea paragraf pot fi înmatriculate și puse în funcțiune și la data retragerii sau după această dată.

### **2. Acordarea unei noi omologări de tip a Uniunii la data retragerii sau după această dată**

Este previzibil ca o autoritate de omologare de tip a Uniunii, în pofida tuturor bunelor intenții, să nu poată prelucra la timp toate cererile diferiților producători, adică înainte de data retragerii. Prin urmare, este posibil ca noua omologare de tip a Uniunii, care

înlocuiește omologarea de tip anterioară a Regatului Unit, să fie emisă abia la data retragerii sau după această dată.

În acest caz:

- vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate 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-27 înainte de data retragerii pot fi înmatriculate și puse în funcțiune și la data retragerii 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) 2019/26.
- Începând cu data retragerii, producția de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care urmează să fie introduse pe piața UE-27 poate avea loc numai pe baza unei omologări de tip acordate de o autoritate de omologare de tip din UE-27.

### **C. 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 scutirilor 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.

\* \* \*