



Bruksela, 28 marca 2018 r.

## ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

### WYSTĄPIENIE ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA Z UE A PRZEPISY UE W DZIEDZINIE HOMOLOGACJI TYPU NIEKTÓRYCH POJAZDÓW I SILNIKÓW

W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że całe unijne prawo pierwotne i wtórne przestanie się stosować do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r. od godz. 00.00 czasu środkowoeuropejskiego („dzień wystąpienia”), chyba że w ratyfikowanej umowie o wystąpieniu<sup>1</sup> zostanie ustalona inna data<sup>2</sup>. Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy „państwem trzecim”<sup>3</sup>.

Przygotowania do wystąpienia mają znaczenie nie tylko dla UE i władz krajowych, lecz również dla podmiotów prywatnych.

W związku ze znaczną niepewnością, w szczególności co do treści ewentualnej umowy o wystąpieniu, wszystkim zainteresowanym stronom, a w szczególności podmiotom gospodarczym, przypomina się o skutkach prawnych, które trzeba będzie uwzględnić w sytuacji, kiedy Zjednoczone Królestwo stanie się państwem trzecim<sup>4</sup>.

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych, które mogą znaleźć się w ewentualnej umowie o wystąpieniu, od dnia wystąpienia rozporządzenie (UE) nr 167/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych<sup>5</sup>, rozporządzenie (UE) nr 168/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców<sup>6</sup> oraz rozporządzenie (UE) 2016/1628 w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz

---

<sup>1</sup> Trwają negocjacje ze Zjednoczonym Królestwem zmierzające do zawarcia umowy o wystąpieniu.

<sup>2</sup> Ponadto, zgodnie z art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej, Rada Europejska, w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem, może jednomyślnie zdecydować, że Traktaty przestaną być stosowane z późniejszą datą.

<sup>3</sup> Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE.

<sup>4</sup> W odniesieniu do towarów wprowadzonych do obrotu w UE *przed* dniem wystąpienia UE dąży do tego, by w umowie o wystąpieniu uzgodnić ze Zjednoczonym Królestwem odpowiednie rozwiązania. Podstawowe zasady stanowiska UE w odniesieniu do towarów wprowadzonych do obrotu na podstawie prawa Unii przed dniem wystąpienia są dostępne pod adresem: [https://ec.europa.eu/commission/publications/position-paper-goods-placed-market-under-union-law-withdrawal-date\\_en](https://ec.europa.eu/commission/publications/position-paper-goods-placed-market-under-union-law-withdrawal-date_en)

<sup>5</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych, Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców, Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52.

homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach<sup>7</sup> (zwane dalej „rozporządzeniami”) nie będą już mieć zastosowania do Zjednoczonego Królestwa.

Niniejsze zawiadomienie dotyczy **pojazdów i silników objętych zakresem tych rozporządzeń i wprowadzanych do obrotu w UE-27<sup>8</sup> od dnia wystąpienia.**

Wydano odrębne zawiadomienie dotyczące skutków prawnych wystąpienia Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do pojazdów objętych zakresem dyrektywy 2007/46/WE<sup>9</sup> (pojazdy silnikowe)<sup>10</sup>.

## **1. KONSEKWENCJE DLA IDENTYFIKACJI PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH**

Zgodnie odpowiednio z art. 8 ust. 4 i 5 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, art. 9 ust. 4 i 5 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 oraz art. 8 ust. 10 i 11 rozporządzenia (UE) 2016/1628 producenci mający siedzibę poza Unią muszą wyznaczyć jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii do celów reprezentowania ich przed organami udzielającymi homologacji typu w danym państwie członkowskim oraz do celów nadzoru rynku.

Przedstawiciele producentów mający siedzibę w Zjednoczonym Królestwie od dnia wystąpienia nie będą uznawani za mających siedzibę w Unii do celów wymienionych wyżej artykułów. W związku z tym w zakresie, w jakim rozporządzenia nadal mają znaczenie dla ich działalności, producenci mający siedzibę poza Unią powinni podjąć niezbędne działania w celu zapewnienia, by od dnia wystąpienia ich wyznaczeni przedstawiciele mieli siedzibę w UE-27.

## **2. SKUTKI DLA HOMOLOGACJI TYPU I ORGANÓW UDZIELAJĄCYCH HOMOLOGACJI TYPU**

Pojazdy objęte zakresem rozporządzeń (UE) nr 167/2013 i (UE) nr 168/2013 mogą być wprowadzane do obrotu, rejestrowane lub dopuszczane, wyłącznie jeżeli towarzyszy im ważne świadectwo zgodności wydane przez producenta, poświadczające, że pojazdy te

---

<sup>7</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. 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, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE, Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53.

<sup>8</sup> Pojęcie wprowadzania do obrotu odnosi się do każdego pojedynczego produktu, nie zaś do typu produktu, lub do kwestii związanej z tym, czy został on wyprodukowany jako pojedynczy egzemplarz czy w ramach serii. Więcej informacji na temat pojęcia wprowadzenia do obrotu można znaleźć w rozdziale 2 zawiadomienia Komisji 2016/C 272/01 „Niebieski przewodnik – wdrażanie unijnych przepisów dotyczących produktów 2016”, Dz.U. C 272 z 26.7.2016, s. 1 (zwanego dalej „niebieskim przewodnikiem”).

<sup>9</sup> Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

<sup>10</sup> Zawiadomienie dla zainteresowanych stron – Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z UE a przepisy UE w dziedzinie homologacji typu pojazdów silnikowych, opublikowane w dniu 8.2.2018 r. i dostępne na stronie: [https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness\\_en](https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness_en)

zostały wyprodukowane zgodnie z homologacją typu UE udzieloną przez organ państwa członkowskiego<sup>11</sup>.

Zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniach (UE) nr 167/2013 i (UE) nr 168/2013 „organ udzielający homologacji” oznacza *organ państwa członkowskiego powołany lub wyznaczony przez państwo członkowskie i zgłoszony Komisji przez państwo członkowskie, do którego kompetencji należą wszystkie aspekty homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, proces wydawania zezwolenia, wydawanie, a w stosownych przypadkach – cofnięcie lub odmowa wydania świadectw homologacji, działanie jako punkt kontaktowy dla organów pozostałych państw członkowskich udzielających homologacji, wyznaczanie służb technicznych i zapewnianie, aby producent wypełniał swoje obowiązki dotyczące zgodności produkcji*<sup>12</sup>.

Silniki do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2016/1628 lub maszyny mobilne nieporuszające się po drogach, w których zamontowane są takie silniki, mogą być wprowadzane do obrotu jedynie w przypadku, gdy silnik jest objęty ważną homologacją typu UE<sup>13</sup>.

Rozporządzenie (UE) 2016/1628 definiuje „organ udzielający homologacji” jako *organ państwa członkowskiego ustanowiony lub wyznaczony przez państwo członkowskie i zgłoszony przez nie Komisji, który jest właściwy w sprawach: a) wszystkich aspektów homologacji typu UE typu silnika lub rodziny silników; b) procesu udzielania zezwolenia; c) udzielania oraz – w stosownych przypadkach – cofania lub odmawiania udzielenia homologacji typu UE oraz wydawania świadectw homologacji typu UE; d) działania jako punkt kontaktowy dla organów udzielających homologacji z innych państw członkowskich; e) wyznaczania służb technicznych; oraz f) zapewniania, aby producent wypełniał swoje obowiązki dotyczące zgodności produkcji.*<sup>14</sup>

Od dnia wystąpienia rozporządzenia przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa. Oznacza to, że od tej daty organ Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji przestanie być organem udzielającym homologacji typu UE na mocy tych rozporządzeń. W rezultacie od dnia wystąpienia producent nie będzie mógł wprowadzać do obrotu w Unii:

- (i) pojazdów objętych zakresem rozporządzeń (UE) nr 167/2013 i (UE) nr 168/2013, którym towarzyszy świadectwo zgodności odnoszące się do homologacji typu udzielonej przez organ Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji dawniej właściwy na mocy prawa UE;
- (ii) silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach lub maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których zamontowane są takie silniki, którym homologacji typu udzielił organ Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji dawniej właściwy na mocy prawa UE.

---

<sup>11</sup> Zob. art. 33 i 38 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 oraz art. 6 ust. 2, art. 38 i 43 rozporządzenia (UE) nr 168/2013.

<sup>12</sup> Zob. art. 3 pkt 27 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 i art. 3 pkt 56 rozporządzenia (UE) nr 168/2013.

<sup>13</sup> Zob. art. 5 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2016/1628.

<sup>14</sup> Art. 3 pkt 55 rozporządzenia (UE) 2016/1628.

Organ Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji nie będzie już mógł wykonywać żadnej z funkcji i czynności organu udzielającego homologacji do celów rozporządzeń w odniesieniu do homologacji typu, których udzielił przed dniem wystąpienia. Ponadto organ Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji nie będzie już mógł wydawać poprawek lub rozszerzeń takich homologacji na podstawie, odpowiednio, art. 30 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, art. 35 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 lub art. 28 rozporządzenia (UE) 2016/1628.

W odniesieniu do homologacji typu udzielonych przez organ Zjednoczonego Królestwa przed dniem wystąpienia Komisja rozważa niezbędne i odpowiednie kroki w celu zapewnienia i ułatwienia dalszej zgodności z prawem UE.

Ogólne informacje o unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym mającym zastosowanie do homologacji typu pojazdów silnikowych można znaleźć na stronie internetowej Komisji dotyczącej przemysłu motoryzacyjnego ([https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en)). W razie potrzeby na stronach tych będą zamieszczane dodatkowe informacje.

Komisja Europejska  
Dyrekcja Generalna ds. Rynku Wewnętrznego, Przemysłu, Przedsiębiorczości i MŚP