

Bruksela, 5 czerwca 2018 r.  
(OR. en)

9716/18

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2018/0220 (COD)

---

ENT 103  
MI 419  
ENV 401  
AGRI 266  
CODEC 955

## WNIOSEK

---

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,  
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 4 czerwca 2018 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii  
Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: COM(2018) 397 final

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY uzupełniającego prawodawstwo w zakresie  
homologacji typu UE w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego  
Królestwa z Unii

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 397 final.

Zał.: COM(2018) 397 final



Bruksela, dnia 4.6.2018  
COM(2018) 397 final

2018/0220 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
**uzupełniające prawodawstwo w zakresie homologacji typu UE w odniesieniu do**  
**wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

Zjednoczone Królestwo przekazało w dniu 29 marca 2017 r. notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że o ile w ratyfikowanej umowie o wystąpieniu nie zostanie ustalona inna data, całe unijne prawo pierwotne i wtórne przestanie obowiązywać Zjednoczone Królestwo od dnia 30 marca 2019 r. („data wystąpienia”). Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy państwem trzecim.

Z zastrzeżeniem przepisów przejściowych, które mogą zostać zawarte w ewentualnej umowie o wystąpieniu, unijne ramy legislacyjne dotyczące homologacji typu szeregu produktów przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa począwszy od daty wystąpienia, a mianowicie:

- Dyrektywa 2007/46/WE dotycząca homologacji typu pojazdów silnikowych i przyczep (mająca zostać zastąpiona rozporządzeniem, które będzie stosowane od dnia 1 września 2020 r.);
- Rozporządzenie (UE) nr 168/2013 w sprawie homologacji typu pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców;
- Rozporządzenie (UE) nr 167/2013 w sprawie homologacji typu pojazdów rolniczych i leśnych; oraz
- Rozporządzenie (UE) 2016/1628 w sprawie homologacji typu w odniesieniu do silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

Oznacza to również, że organ udzielający homologacji typu w Zjednoczonym Królestwie przestanie być organem udzielającym homologacji typu UE i nie będzie już posiadać żadnego z uprawnień i obowiązków organu udzielającego homologacji typu na mocy prawodawstwa UE. Producenci, którzy w przeszłości uzyskali homologacje w Zjednoczonym Królestwie, będą musieli uzyskać nowe homologacje od organów udzielających homologacji typu w krajach UE-27. Odnosi się to również do produktów już produkowanych i ma na celu zapewnienie dalszej zgodności z prawodawstwem UE i zachowanie dostępu do rynku unijnego.

Chociaż ramy prawne dla tych produktów określają wymogi proceduralne, które harmonizują sposób udzielania homologacji typu w całej UE, pewne środki zabezpieczające utrudniają właściwym producentom podjęcie niezbędnych działań w celu zachowania zgodności regulacyjnej i ciągłości działalności po tym, jak unijny dorobek prawny przestanie obowiązywać w Zjednoczonym Królestwie.

Na przykład system homologacji typu UE pozwala producentom swobodnie wybierać organ udzielający homologacji typu, do którego składają wniosek o taką homologację. Nie pozwala on jednak na zmianę organu po udzieleniu przez niego homologacji. Dany organ nie może również zmienić homologacji wydanej przez inny organ. Ponadto, zgodnie z przepisami dotyczącymi homologacji typu, organ udzielający homologacji typu może przyjmować jedynie sprawozdania z badań przeprowadzonych przez służby techniczne, które zostały uprzednio wyznaczone i zgłoszone Komisji przez państwo członkowskie, w którym ten organ się znajduje. Co więcej, podstawową zasadą systemu homologacji typu jest to, że produkt

może być homologowany jedynie w odniesieniu do wymogów mających zastosowanie do nowych typów (a nie do nowych pojazdów) w chwili udzielenia homologacji. Wreszcie, gdy organ udzielający homologacji typu w Zjednoczonym Królestwie przestaje być organem udzielającym homologacji typu UE, nie może on już zapewnić zgodności produkcji i zgodności eksploatacyjnej produktów będących już w obiegu. Odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu jest również niezbędny do wycofania produktu niezgodnego z wymogami bezpieczeństwa lub ochrony środowiska.

Kwestie te powodują znaczną niepewność prawną dla producentów posiadających homologację typu Zjednoczonego Królestwa. Niniejszy wniosek ma na celu zajęcie się tymi kwestiami poprzez tymczasową i ściśle ukierunkowaną zmianę istniejących przepisów, aby umożliwić zainteresowanym producentom uzyskanie nowej homologacji UE-27, która zastąpi homologację typu Zjednoczonego Królestwa. We wniosku przewidziano, że:

- zainteresowani producenci mogą występować o nowe homologacje typu dla istniejących typów do organu udzielającego homologacji typu UE-27;
- badania, na których opiera się homologacja typu w Zjednoczonym Królestwie, nie muszą być powtarzane, z uwagi na to, że służba techniczna nie została wcześniej wyznaczona ani zgłoszona przez organ udzielający homologacji typu UE-27;
- takie homologacje mogą zostać przyznane, jeżeli spełnione są wymogi dotyczące nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a nie nowych typów pojazdów;
- należy pomóc w identyfikacji nowych organów udzielających homologacji typu dla produktów już wprowadzonych i jeszcze niewycofanych z rynku. Ma to na celu uniknięcie sytuacji, w której nie ma organu odpowiedzialnego za przeprowadzanie kontroli zgodności eksploatacyjnej ani za wydanie ewentualnego przyszłego nakazu wycofania.

Przepisy zaproponowane we wniosku nie doprowadzą do obniżenia wymogów dotyczących bezpieczeństwa lub efektywności środowiskowej pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych. Producenci posiadający homologację typu Zjednoczonego Królestwa nie uzyskają żadnych korzyści w porównaniu z producentami posiadającymi homologację typu UE 27. Wręcz przeciwnie, inicjatywa umożliwi im tylko kontynuowanie produkcji, zgodnie z bieżącymi wymogami prawnymi bez konieczności przerywania produkcji, co mogłoby spowodować znaczące skutki społeczne i gospodarcze. Pomagając producentom w przestrzeganiu prawa UE, inicjatywa zapewni również ochronę konsumentów i obywateli.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

W przypadku różnic, niniejszy wniosek należy rozumieć jako *lex specialis* wobec czterech aktów wymienionych w jego zakresie; w przeciwnym razie ogólne przepisy tych aktów będą w dalszym ciągu stosowane. Niniejszy wniosek jest zatem w pełni zgodny z obowiązującym prawodawstwem.

- **Spójność z innymi obszarami polityki Unii**

Niniejszy wniosek jest w pełni zgodny z mandatem Rady dotyczącym negocjacji ze Zjednoczonym Królestwem na temat jego wystąpienia z Unii.

## **2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ**

### **• Podstawa prawna**

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

### **• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Ponieważ proponowany akt prawny stanowiłby uzupełnienie czterech aktów Unii i zmieniłby ich treść, potrzebne jest działanie na poziomie Unii, a nie na szczeblu państw członkowskich.

### **• Proporcjonalność**

Wniosek uznaje się za proporcjonalny, ponieważ przewiduje on niezbędne zmiany prawne, a jednocześnie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest umożliwienie producentom posiadającym homologację typu Zjednoczonego Królestwa przestrzegania przepisów dotyczących homologacji typu. Przewidziano w nim konieczne warunki prawne do umożliwienia producentom funkcjonowania na w miarę podobnych zasadach.

### **• Wybór instrumentu**

Biorąc pod uwagę, że we wniosku określono przepisy szczegółowe w celu zaradzenia bardzo specyficznej i jednorazowej sytuacji, wniosek ten wyjątkowo nie będzie zmieniał odnośnych aktów, lecz będzie miał zastosowanie jako odrębny akt na czas określony. Ponieważ przedmiotowe akty prawne stanowią trzy rozporządzenia i jedna dyrektywa (która wkrótce zostanie zastąpiona rozporządzeniem mającym zastosowanie od dnia 1 września 2020 r.), rozporządzenie wydaje się jedyną odpowiednią formą aktu prawnego, który pozwala państwom członkowskim na odstąpienie od stosowanych w innych przypadkach stosownych przepisów ogólnych. Rozporządzenie w najlepszy sposób odzwierciedla również pilny charakter sprawy.

## **3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW**

### **• Oceny ex post/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy.

### **• Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Podczas kilku spotkań z państwami członkowskimi poruszono i omówiono problemy związane z homologacją typu na skutek wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE. Zostały one również zgłoszone Komisji przez producentów i reprezentujące ich stowarzyszenia.

Zainteresowane strony miały możliwość przekazywania informacji zwrotnych na temat inicjatywy za pośrednictwem portalu lepszego stanowienia prawa („Wyraż swoją opinię”) Komisji Europejskiej.

W okresie przeznaczonym na zgłaszanie uwag – od dnia 26 kwietnia 2018 r. do dnia 10 maja 2018 r. – otrzymano uwagi od 15 zainteresowanych stron, w tym dziewięciu europejskich stowarzyszeń zainteresowanych stron, trzech stowarzyszeń ze Zjednoczonego Królestwa, dwóch producentów i jednego obywatela. Zasadniczo chęć zwiększenia pewności prawnej została przyjęta z zadowoleniem. Szereg uwag

dotyczyło kwestii o charakterze horyzontalnym w odniesieniu do wszystkich rodzajów towarów, trwających negocjacji w sprawie umowy o wystąpieniu i przyszłych stosunków Unii ze Zjednoczonym Królestwem. Informacje zwrotne zostały uwzględnione podczas przygotowywania wniosku.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Informacje zwrotne od producentów i państw członkowskich w formie pisemnej i ustnej, zob. powyżej.

Analiza prawna prawodawstwa dotyczącego homologacji typu, która stanowi podstawę dwóch zawiadomień skierowanych do zainteresowanych stron: Wytyczne dla zainteresowanych stron dotyczące wpływu na homologację typu pojazdów silnikowych z dnia 8 lutego 2018 r. oraz wytyczne dla zainteresowanych stron dotyczące wpływu na homologację typu niektórych pojazdów i silników z dnia 28 marca 2018 r.

- **Ocena skutków**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Niniejszy wniosek nie ma wpływu na ochronę praw podstawowych.

#### 4. **WPLYW NA BUDŻET**

Nie dotyczy.

#### 5. **ELEMENTY FAKULTATYWNE**

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie dotyczy.

## Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY****uzupełniające prawodawstwo w zakresie homologacji typu UE w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,  
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,  
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,  
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,  
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,  
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,  
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo przekazało notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że o ile nie podano innej daty w ratyfikowanej umowie o wystąpieniu lub o ile Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem nie ustali jednogłośnie innej daty, prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r. Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy państwem trzecim.
- (2) Kompleksowe ramy prawne dotyczące homologacji typu UE ustanowiono na mocy dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup>, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013<sup>2</sup>, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013<sup>3</sup> oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628<sup>4</sup>.

---

<sup>1</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 261 z 9.10.2007, s. 1).

<sup>2</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>3</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).

<sup>4</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).

- (3) Akty te pozostawiają producentom wybór organu, od którego mogą uzyskać homologację typu pozwalającą im na wprowadzenie produktów do obrotu we wszystkich państwach członkowskich.
- (4) W przypadku braku przepisów szczególnych wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii spowodowałoby, że homologacje udzielone uprzednio przez organ udzielający homologacji typu Zjednoczonego Królestwa nie gwarantowałyby już dostępu do rynku unijnego. Takie homologacje posiadają również producenci mający siedzibę w państwach członkowskich innych niż Zjednoczone Królestwo. Pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne homologowane przez Zjednoczone Królestwo mogą być wprowadzane do obrotu w Unii do czasu, gdy prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie; konieczne jest zatem ustanowienie przepisów szczególnych w celu ułatwienia wprowadzania tych produktów na rynek Unii po tej dacie.
- (5) Obecnie prawodawstwo Unii nie przewiduje możliwości ponownego udzielania homologacji typu, w przypadku gdy dany typ został już homologowany w innym kraju w Unii. Producenci powinni jednak mieć możliwość kontynuowania produkcji pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w oparciu o homologację typu uprzednio udzieloną przez Zjednoczone Królestwo oraz dalszego wprowadzania takich produktów na rynek unijny. Należy zatem umożliwić producentom uzyskanie nowych homologacji od organów w państwach członkowskich Unii innych niż Zjednoczone Królestwo.
- (6) Niniejsze rozporządzenie powinno również zapewnić producentom możliwie najszerszą swobodę wyboru nowego organu udzielającego homologacji. W szczególności wybór dokonywany przez producenta nie powinien zależeć od zgody organu udzielającego homologacji typu Zjednoczonego Królestwa lub jakichkolwiek ustaleń między organem udzielającym homologacji typu Zjednoczonego Królestwa a nowym organem udzielającym homologacji typu.
- (7) W celu zapewnienia niezbędnej pewności prawnej wszystkim zainteresowanym stronom oraz zapewnienia równych warunków działania producentom, należy ustanowić w przejrzysty sposób równe zasady mające zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich.
- (8) Aby umożliwić dalszą produkcję i wprowadzanie do obrotu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, wymogi, które muszą spełniać tego rodzaju typy w celu uzyskania homologacji ze strony organu państwa członkowskiego Unii innego niż Zjednoczone Królestwo, powinny odpowiadać wymogom mającym zastosowanie do wprowadzania do obrotu nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, nie zaś wymogom, które mają zastosowanie do nowych typów.
- (9) Wymogi dotyczące nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych mają również zastosowanie do producentów posiadających homologacje typu udzielone przez państwa członkowskie inne niż Zjednoczone Królestwo. Ustanowienie tych samych wymogów w odniesieniu do homologacji typu na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz w odniesieniu do wprowadzania do obrotu nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych ma na celu zapewnienie równego traktowania producentów dotkniętych wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa oraz producentów posiadających homologacje typu udzielone przez państwa członkowskie inne niż Zjednoczone Królestwo.

- (10) Żaden przepis niniejszego rozporządzenia nie powinien uniemożliwiać producentowi pojazdu ubieganie się na zasadzie dobrowolności o unijną homologację typu pojazdu uprzednio homologowanego w Zjednoczonym Królestwie pod kątem niektórych wymogów mających zastosowanie do nowych typów układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, w przypadku gdy ten typ pojazdu jest identyczny z typem, który został już homologowany w Zjednoczonym Królestwie.
- (11) Wnioski o homologację dla całkowicie nowych typów pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych nie powinny być objęte zakresem niniejszego rozporządzenia.
- (12) W przypadku gdy wymogi będące podstawą sprawozdań z badań nie uległy zmianie, homologacje typu udzielone na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny opierać się na sprawozdaniach z badań, które już przedstawiono w celu uzyskania homologacji w Zjednoczonym Królestwie. Aby umożliwić dalsze wykorzystywanie sprawozdań z badań wydanych przez służbę techniczną zgłoszoną przez Zjednoczone Królestwo, niniejsze rozporządzenie powinno przewidywać zwolnienie z wymogu, aby taka służba techniczna została wyznaczona przez organ udzielający homologacji typu oraz zgłoszona Komisji. Aby również uwzględnić czas, w którym prawo Unii przestało mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, niniejsze rozporządzenie powinno również przewidywać wyłączenie ze szczególnych wymogów dotyczących wyznaczania służb technicznych państw trzecich oraz ich zgłaszania.
- (13) Jednocześnie, ze względu na fakt, że organy udzielające homologacji typu muszą być w pełni odpowiedzialne za nowe homologacje, których udzielają, powinny one mieć prawo do zażądania przeprowadzenia nowych badań w odniesieniu do dowolnego elementu udzielonej przez nie homologacji, jeśli uznają to za stosowne.
- (14) W zakresie, w jakim niniejszy akt nie stanowi inaczej, należy w dalszym ciągu stosować ogólne zasady homologacji typu UE.
- (15) Należy wziąć pod uwagę, że rola przypisywana organom udzielającym homologacji typu nie kończy się na etapie produkcji czy wprowadzenia do obrotu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, ale trwa przez kilka lat po wprowadzeniu tych produktów do obrotu. Odnosi się to w szczególności do zobowiązań w zakresie zgodności eksploatacyjnej pojazdów objętych dyrektywą 2007/46/WE oraz do obowiązków w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych objętych dyrektywą 2007/46/WE, rozporządzeniem (UE) nr 167/2013, rozporządzeniem (UE) nr 168/2013 lub rozporządzeniem (UE) 2016/1628. Konieczne jest zatem, aby organ udzielający homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przejął te obowiązki również w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych opartych na tym samym typie i już wprowadzonych do obrotu w Unii na podstawie homologacji typu udzielonej w Zjednoczonym Królestwie w celu zagwarantowania, że istnieje odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu.
- (16) Z tych samych powodów konieczne jest również, aby organ udzielający unijnej homologacji typu przejął określone obowiązki w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wprowadzonych do obrotu w Unii na podstawie homologacji typu udzielonych przez Zjednoczone Królestwo, które albo nie są już ważne zgodnie z art. 17 dyrektywy 2007/46/WE, art. 32 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, art. 37 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 lub art. 30

rozporządzenia (UE) 2016/1628 albo w przypadku których nie występuje się już o homologację typu na mocy niniejszego rozporządzenia. W celu zagwarantowania, że istnieje właściwy organ udzielający homologacji typu, producenci powinni być zobowiązani do zwrócenia się do organu udzielającego homologacji typom uprzednio homologowanym w Zjednoczonym Królestwie o przejęcie obowiązków w zakresie wycofywania, informacji dotyczących naprawy i konserwacji oraz kontroli zgodności eksploatacyjnej w odniesieniu do ich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych opartych na innych typach i już wprowadzonych do obrotu w Unii. Aby ograniczyć zakres obowiązków organu udzielającego unijnej homologacji typu, obowiązki te powinny dotyczyć wyłącznie produktów opartych na homologacjach typu Zjednoczonego Królestwa, których udzielono po dniu 1 stycznia 2008 r.

- (17) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie uzupełnienie dyrektywy 2007/46/WE, rozporządzenia (UE) nr 167/2013, rozporządzenia (UE) nr 168/2013 oraz rozporządzenia (UE) 2016/1628 o zasady szczególne dotyczące wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na skalę i skutki tych przepisów, może zostać lepiej osiągnięty na poziomie UE, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (18) Aby umożliwić producentom podjęcie niezbędnych działań w celu niezwłocznego przygotowania się do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do prawodawstwa w zakresie homologacji typu, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*  
**Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie uzupełnia dyrektywę 2007/46/WE, rozporządzenie (UE) nr 167/2013, rozporządzenie (UE) nr 168/2013 i rozporządzenie (UE) 2016/1628 poprzez ustanowienie przepisów szczególnych dotyczących homologacji typu UE i wprowadzania do obrotu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które zostały homologowane przez organ udzielający homologacji typu w Zjednoczonym Królestwie przed dniem, w którym prawo Unii przestaje mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa oraz w Zjednoczonym Królestwie („organ udzielający homologacji typu Zjednoczonego Królestwa”).

*Artykuł 2*  
**Zakres**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych objętych zakresem dyrektywy 2007/46/WE, rozporządzenia (UE) nr 167/2013, rozporządzenia (UE) nr 168/2013 lub rozporządzenia (UE) 2016/1628 oraz ich typów, które zostały homologowane przez organ udzielający homologacji typu Zjednoczonego Królestwa na podstawie tych aktów lub jakiegokolwiek aktu wymienionego w załączniku IV do dyrektywy 2007/46/WE lub jakiegokolwiek aktu uchylonego przez te akty.

2. Odniesienia do oddzielnych zespołów technicznych na mocy niniejszego rozporządzenia są rozumiane jako odniesienia do silników na mocy rozporządzenia (UE) 2016/1628.

### *Artykuł 3*

#### **Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „organ udzielający unijnej homologacji typu” oznacza organ udzielający homologacji typu w państwie członkowskim innym niż Zjednoczone Królestwo;
- 2) „homologacja typu Zjednoczonego Królestwa” oznacza homologację typu UE lub WE udzieloną przez organ udzielający homologacji typu Zjednoczonego Królestwa;
- 3) „unijna homologacja typu” oznacza homologację typu UE udzieloną przez organ udzielający unijnej homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

### *Artykuł 4*

#### **Wystąpienie o unijną homologację typu**

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 6 ust. 6 dyrektywy 2007/46/WE, art. 21 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, art. 26 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i art. 20 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/1628 producent posiadający homologację typu Zjednoczonego Królestwa, która nie stała się nieważna zgodnie z art. 17 dyrektywy 2007/46/WE, art. 32 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, art. 37 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 lub art. 30 rozporządzenia (UE) 2016/1628, przed dniem, w którym prawo Unii przestaje mieć zastosowanie w Zjednoczonym Królestwie i do Zjednoczonego Królestwa, może złożyć do organu udzielającego unijnej homologacji typu wniosek o udzielenie unijnej homologacji tego samego typu.

2. Aby uzyskać homologację, dany typ musi spełniać co najmniej wymogi dotyczące wprowadzania do obrotu, rejestracji lub dopuszczania do ruchu nowych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych mające zastosowanie, gdy unijna homologacja typu zaczyna obowiązywać.

3. Składając wniosek na mocy ust. 1, producent jest zobowiązany do wniesienia odpowiedniej opłaty za wszelkie koszty wynikające z wykonywania uprawnień i wypełniania obowiązków przez organ udzielający unijnej homologacji typu w związku z unijną homologacją typu.

### *Artykuł 5*

#### **Warunki udzielenia unijnej homologacji typu i jej skutki**

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 2, art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 10 ust. 1 i 2 dyrektywy 2007/46/WE, art. 6 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, art. 7 ust. 2 i art. 18 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 i art. 6 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/1628 organ udzielający unijnej homologacji typu, który otrzymał wniosek zgodnie z art. 4 niniejszego rozporządzenia, może udzielić unijnej homologacji typu w odniesieniu do typu pojazdu, układu, komponentów lub oddzielnego zespołu technicznego, jeżeli ten typ spełnia w chwili

wejścia w życie homologacji, co najmniej wszystkie wymogi mające zastosowanie do wprowadzania do obrotu, rejestracji lub dopuszczania do ruchu nowych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.

2. W zakresie, w jakim nie mają zastosowania nowe wymogi oraz nie naruszając przepisów ust. 3, unijna homologacja typu może zostać udzielona na podstawie tych samych sprawozdań z badań, które były wcześniej wykorzystywane do celów udzielenia homologacji typu Zjednoczonego Królestwa zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami, niezależnie od tego, czy służba techniczna, która wydała sprawozdanie z badań, została wyznaczona i zgłoszona przez państwo członkowskie wydające unijną homologację typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE, rozporządzeniem (UE) nr 167/2013, rozporządzeniem (UE) nr 168/2013 lub rozporządzeniem (UE) 2016/1628, nawet jeżeli prawo Unii nie ma już zastosowania do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie.

3. Przed udzieleniem unijnej homologacji typu, organ udzielający unijnej homologacji typu może wystąpić o powtórzenie określonych badań. W takim przypadku badanie musi zostać przeprowadzone przez służbę techniczną wyznaczoną i zgłoszoną przez państwo członkowskie organu udzielającego unijnej homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE, rozporządzeniem (UE) nr 167/2013, rozporządzeniem (UE) nr 168/2013 lub rozporządzeniem (UE) 2016/1628.

4. Typ homologowany zgodnie z przepisami ust. 1 otrzymuje świadectwo homologacji typu UE z numerem składającym się z numeru identyfikacyjnego państwa członkowskiego, którego organ udzielający homologacji typu udzielił unijnej homologacji typu, oraz numeru mającego zastosowanie aktu, o którym mowa w art. 2 ust. 1. Świadectwo zawiera również numer ostatniego aktu zmieniającego, który zawiera wymagania dotyczące homologacji typu, zgodnie z którymi została udzielona unijna homologacja typu. W przypadku pojazdów świadectwa homologacji typu i świadectwa zgodności w rubryce „Uwagi:” muszą zawierać wzmiankę „uprzednio homologowany jako” oraz numer świadectwa homologacji typu wydanego w Zjednoczonym Królestwie. W przypadku układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, świadectwo homologacji typu musi zawierać wzmiankę „uprzednio homologowany jako” oraz odniesienie do oznakowania otrzymanego w wyniku homologacji typu wydanej w Zjednoczonym Królestwie.

5. Unijna homologacja typu staje się skuteczna z dniem jej udzielenia lub w późniejszym terminie w niej określonym. Homologacja typu Zjednoczonego Królestwa traci ważność najpóźniej począwszy od dnia, w którym homologacja typu UE zaczyna obowiązywać.

6. Unijną homologację typu uznaje się za homologację typu WE lub homologację typu UE w rozumieniu dyrektywy 2007/46/WE lub aktów prawnych wymienionych w załączniku IV do tej dyrektywy, rozporządzenia (UE) nr 167/2013, rozporządzenia (UE) nr 168/2013 lub rozporządzenia (UE) 2016/1628. Wszystkie przepisy tych aktów mają nadal zastosowanie, o ile niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej. Organ udzielający unijnej homologacji typu ponosi pełną odpowiedzialność za wypełnienie zobowiązań wynikających z unijnej homologacji typu.

Począwszy od daty wejścia w życie unijnej homologacji typu organ udzielający unijnej homologacji typu musi również posiadać wszystkie uprawnienia i wypełniać wszystkie zobowiązania organu udzielającego homologacji typu Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do wszystkich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych produkowanych na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa i już wprowadzonych do obrotu, zarejestrowanych lub dopuszczonych do eksploatacji w Unii. Nie obejmuje to jednak odpowiedzialności za wszelkie działania lub zaniechania, które można przypisać organowi udzielającemu homologacji typu Zjednoczonego Królestwa.

#### *Artykuł 6*

### **Organ udzielający unijnej homologacji typu pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych w odniesieniu do typów, które nie uzyskały homologacji na mocy niniejszego rozporządzenia**

1. Składając wniosek o udzielenie homologacji typu na podstawie art. 4, producent zwraca się do organu udzielającego unijnej homologacji typu o przejęcie zobowiązań organu udzielającego homologacji typu Zjednoczonego Królestwa w przypadku pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych wprowadzonych do obrotu, zarejestrowanych lub dopuszczonych do eksploatacji w Unii na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, które stały się nieważne na mocy art. 17 dyrektywy 2007/46/WE, art. 32 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, art. 37 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 lub art. 30 rozporządzenia (UE) 2016/1628, lub w odniesieniu do których nie występuje się o unijną homologację typu zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia.

Wniosek taki przekazuje się w odniesieniu do wszystkich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych na podstawie posiadanych przez producenta homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, które zostały przyznane po dniu 1 stycznia 2008 r., chyba że producent przedstawi organowi udzielającemu unijnej homologacji dowody, że zawarł umowę z innym organem udzielającym unijnej homologacji typu w przypadku tych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych.

2. Organ udzielający unijnej homologacji typu może jedynie udzielić unijnej homologacji typu zgodnie z art. 5, po przyjęciu wniosku złożonego zgodnie z ust. 1 i po wyrażeniu zgody przez producenta na pokrycie kosztów, które może ponieść organ udzielający unijnej homologacji typu w wyniku wykonywania uprawnień i wypełniania swoich zobowiązań w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych.

3. Po przyjęciu wniosku, o którym mowa w ust. 1, oraz wydaniu unijnej homologacji typu zgodnie z art. 5, organ udzielający unijnej homologacji typu wykonuje wszystkie uprawnienia i wypełnia wszystkie obowiązki organu udzielającego homologacji typu Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do wszystkich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych produkowanych na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do wycofania, informacji dotyczących naprawy i konserwacji oraz kontroli zgodności eksploatacyjnej. Nie obejmuje to jednak

odpowiedzialności za wszelkie działania lub zaniechania, które można przypisać organowi udzielającemu homologacji typu Zjednoczonego Królestwa.

4. Organ udzielający unijnej homologacji typu informuje organy udzielające homologacji typu pozostałych państw członkowskich oraz Komisję o typach, w odniesieniu do których zgodził się przejąć zobowiązania organu udzielającego homologacji typu Zjednoczonego Królestwa zgodnie z ust. 1.

#### *Artykuł 7*

#### **Wejście w życie i stosowanie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*