

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/26

z dnia 8 stycznia 2019 r.

uzupełniające prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu 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 ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo przekazało notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po notyfikacji, tj. od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) Umowa o wystąpieniu, w brzmieniu uzgodnionym przez negocjatorów, obejmuje rozwiązania umożliwiające stosowanie przepisów prawa Unii do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie. Jeżeli umowa ta wejdzie w życie, prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu będzie miało zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w okresie przejściowym zgodnie z tą umową i przestanie mieć zastosowanie z końcem tego okresu.
- (3) Kompleksowe unijne ramy prawne dotyczące homologacji typu ustanowiono na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE ⁽³⁾, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 ⁽⁴⁾, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 ⁽⁵⁾ oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s. 95.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 grudnia 2018 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 20 grudnia 2018 r.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

- (4) Akty te pozostawiają producentom wybór organu udzielającego homologacji typu, od którego mogą uzyskać homologację typu pozwalającą im na wprowadzenie do obrotu w Unii pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.
- (5) W przypadku braku przepisów szczególnych wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii spowodowałoby, że homologacje typu WE oraz homologacje typu UE udzielone uprzednio przez organ Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji typu zgodnie z aktami prawnymi Unii nie gwarantowałyby już dostępu do rynku Unii. Takie homologacje typu posiadają również producenci mający siedzibę w państwach członkowskich innych niż Zjednoczone Królestwo. Jakkolwiek pojazdy, układy, części i oddzielne zespoły techniczne, w stosunku do których Zjednoczone Królestwo udzieliło homologacji typu zgodnie z aktami prawnymi Unii mogą być wprowadzane do obrotu w Unii do czasu, gdy prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, to jednak konieczne jest ustanowienie przepisów szczególnych w celu ułatwienia wprowadzania do obrotu w Unii tych pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych po tej dacie.
- (6) Obecnie prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu nie przewiduje możliwości ponownego udzielania homologacji typu, w przypadku gdy dany typ został już homologowany gdzie indziej w Unii. Producenci powinni jednak mieć możliwość kontynuowania produkcji pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych w oparciu o homologację typu uprzednio udzieloną przez organ Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji typu oraz dalszego wprowadzania do obrotu w Unii takich pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych. Należy zatem umożliwić producentom uzyskiwanie nowych homologacji typu od organów państw członkowskich, innych niż Zjednoczone Królestwo, udzielających homologacji typu.
- (7) Niniejsze rozporządzenie powinno również zapewnić, aby producenci w dalszym ciągu posiadali możliwie najszerszą swobodę wyboru nowego organu udzielającego unijnej homologacji typu. W szczególności wybór dokonywany przez producenta nie powinien zależeć od zgody organu Zjednoczonego Królestwa udzielającego homologacji typu lub jakichkolwiek ustaleń między organem Zjednoczonego Królestwa udzielającym homologacji typu a nowym organem udzielającym unijnej homologacji typu.
- (8) W celu zapewnienia niezbędnej pewności prawa wszystkim zainteresowanym stronom oraz zapewnienia równych warunków działania producentom, należy ustanowić w przejrzysty sposób równe zasady mające zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich.
- (9) Aby umożliwić dalszą produkcję i wprowadzanie do obrotu pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, wymogi, które muszą spełniać ich typy w celu uzyskania homologacji od organu państwa członkowskiego, innego niż Zjednoczone Królestwo, udzielającego homologacji typu, powinny odpowiadać wymogom mającym zastosowanie do wprowadzania do obrotu nowych pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, nie zaś wymogom, które mają zastosowanie do nowych typów.
- (10) Wymogi dotyczące nowych pojazdów, układów, części 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 co w odniesieniu do wprowadzania do obrotu nowych pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych ma zatem na celu zapewnienie równego traktowania producentów dotkniętych wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa oraz producentów posiadających homologacje typu udzielone przez państwa członkowskie inne niż Zjednoczone Królestwo.
- (11) Żaden przepis niniejszego rozporządzenia nie powinien uniemożliwiać producentowi pojazdu ubiegania się na zasadzie dobrowolności o unijną homologację typu pojazdu uprzednio homologowanego w Zjednoczonym Królestwie na podstawie niektórych wymogów mających zastosowanie do nowych typów układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych, w przypadku gdy ten typ pojazdu jest w pozostałym zakresie identyczny z typem, który został już homologowany w Zjednoczonym Królestwie.
- (12) Wnioski o homologacje dla całkowicie nowych typów pojazdów, układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych nie powinny być objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (13) Homologacje typu udzielone na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny móc opierać się na sprawozdaniach z badań, które już przedstawiono w celu uzyskania homologacji typu w Zjednoczonym Królestwie, jeżeli wymogi będące podstawą takich sprawozdań z badań nie uległy zmianie. 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 przez państwo członkowskie. Aby również uwzględnić czas, w którym prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, niniejsze rozporządzenie powinno również przewidywać zwolnienie ze szczególnych wymogów dotyczących wyznaczania służb technicznych państw trzecich oraz ich zgłaszania.

- (14) Jednocześnie, ze względu na fakt, że organy udzielające unijnej homologacji typu muszą być w pełni odpowiedzialne za nowe unijne homologacje typu, których udzielają, powinny one mieć prawo zażądać przeprowadzenia nowych badań w odniesieniu do dowolnego elementu homologacji typu, jeśli uznają to za stosowne.
- (15) W zakresie, w jakim niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej, należy w dalszym ciągu stosować ogólne zasady homologacji typu WE i homologacji typu UE.
- (16) Należy wziąć pod uwagę, że rola przypisywana organom udzielającym homologacji typu nie kończy się na etapie produkcji czy wprowadzenia do obrotu pojazdu, układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, ale trwa przez kilka lat po wprowadzeniu do obrotu pojazdów, układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych. Odnosi się to w szczególności do obowiązków w zakresie zgodności eksploatacyjnej pojazdów objętych zakresem stosowania dyrektywy 2007/46/WE oraz do obowiązków w zakresie informacji dotyczących naprawy i konserwacji oraz ewentualnego wycofywania pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych objętych zakresem stosowania dyrektywy 2007/46/WE, rozporządzenia (UE) nr 167/2013, rozporządzenia (UE) nr 168/2013 lub rozporządzenia (UE) 2016/1628. Konieczne jest zatem, aby organ udzielający unijnej homologacji typu przejął te obowiązki również w odniesieniu do pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych opartych na tym samym typie i już wprowadzonych do obrotu w Unii na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa w celu zagwarantowania, że istnieje odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu.
- (17) Jeżeli producenci stosują procedury określone w niniejszym rozporządzeniu, posiadana przez nich homologacja typu Zjednoczonego Królestwa może utracić ważność, zanim prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie z powodu udzielenia unijnej homologacji typu dla tego samego typu. Jako że producenci nie powinni być stawiani w niekorzystnej sytuacji z powodu stosowania niniejszego rozporządzenia, należy zezwolić na wprowadzanie do obrotu, rejestrowanie i dopuszczanie do eksploatacji będących na składzie i spełniających wymogi pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych wyprodukowanych na podstawie ważnej homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, po uzyskaniu przez producentów nowej unijnej homologacji typu oraz tak długo, jak prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu będzie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, pod warunkiem że te pojazdy, układy, części i oddzielne zespoły techniczne nadal będą spełniać ogólne wymogi zawarte w aktach wymienionych w art. 1. Ponieważ momenty wprowadzenia do obrotu, rejestracji i dopuszczenia do eksploatacji mogą być różne, moment gdy następuje pierwszy z tych etapów, powinien być użyty do ustalenia terminów określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (18) Konieczne jest również, aby organ udzielający unijnej homologacji typu przejął określone obowiązki w odniesieniu do pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych wprowadzonych do obrotu w Unii na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, które 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 unijną homologację typu. W celu zagwarantowania, że istnieje odpowiedzialny organ udzielający unijnej homologacji typu, producenci powinni być zobowiązani do zwrócenia się do organu udzielającego unijnej homologacji typu, który ma udzielić 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, części i oddzielnych zespołów technicznych opartych na innych typach i już wprowadzonych do obrotu w Unii. Aby ograniczyć zakres obowiązków przejętych przez organ udzielający unijnej homologacji typu, obowiązki te powinny dotyczyć wyłącznie pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych opartych na homologacjach typu Zjednoczonego Królestwa, których udzielono po dniu 1 stycznia 2008 r.
- (19) Decyzje organów krajowych podjęte zgodnie z art. 27 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE, art. 39 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 lub art. 44 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 w okresie, gdy prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, umożliwiające udostępnianie na rynku, rejestrację, sprzedaż lub dopuszczanie do eksploatacji pojazdów z końcowej partii produkcji zgodnych z typem, którego homologacja typu Zjednoczonego Królestwa utraci ważność przed dniem, w którym prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, powinny nadal mieć zastosowanie.
- (20) Zwolnienia i przepisy przejściowe mające zastosowanie do silników lub pojazdów i do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których takie silniki są instalowane, określone w art. 10 ust. 7 dyrektywy 97/68/WE, art. 34 ust. 7 i 8 lub art. 58 ust. 5–11 rozporządzenia (UE) 2016/1628 oraz w aktach przyjętych na podstawie art. 19 ust. 6, art. 20 ust. 8, art. 28 ust. 6 i art. 53 ust. 12 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, umożliwiające wprowadzanie do obrotu takich silników, pojazdów i maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach bez spełnienia wymogu posiadania ważnej homologacji typu, powinny nadal mieć zastosowanie.
- (21) 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 jego skalę i skutki, możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na

poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

- (22) Aby umożliwić producentom podjęcie niezbędnych działań w celu niezwłocznego przygotowania się do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do prawodawstwa Unii dotyczącego homologacji typu, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

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, części i oddzielnych zespołów technicznych, w stosunku do których organ Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji typu udzielił homologacji typu w okresie, w którym prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa oraz w Zjednoczonym Królestwie.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych objętych zakresem stosowania 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 Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji typu na podstawie tych aktów lub jakiegokolwiek aktu prawnego Unii wymienionego w załączniku IV do dyrektywy 2007/46/WE lub jakiegokolwiek aktu prawnego uchylonego przez te akty prawne Unii.
2. Odniesienia do oddzielnych zespołów technicznych na mocy niniejszego rozporządzenia są rozumiane jako obejmujące 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 państwa członkowskiego, innego niż Zjednoczone Królestwo, udzielający homologacji typu;
- 2) „homologacja typu Zjednoczonego Królestwa” oznacza homologację typu WE lub homologację typu UE udzieloną przez organ Zjednoczonego Królestwa udzielający homologacji typu;
- 3) „unijna homologacja typu” oznacza homologację typu UE udzieloną przez organ udzielający unijnej homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 4

Wniosek o unijną homologację typu

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 6 ust. 6 i art. 7 ust. 1 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, może do dnia, w którym prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, przestaje mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, złożyć do organu udzielającego unijnej homologacji typu wniosek o udzielenie unijnej homologacji typu tego samego typu.

2. Aby uzyskać homologację, dany typ musi spełniać wymogi dotyczące wprowadzania do obrotu, rejestracji lub dopuszczania do eksploatacji nowych pojazdów, układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych mające zastosowanie w chwili rozpoczęcia obowiązywania unijnej homologacji typu.
3. Składając wniosek na mocy ust. 1, producent jest zobowiązany do wniesienia odpowiedniej, ustalonej przez organ udzielający unijnej homologacji typu opłaty za wszelkie koszty wynikające z wykonywania uprawnień i wypełniania obowiązków przez organ udzielający unijnej homologacji typu w związku z unijną homologacją typu.
4. Składając wniosek zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, producent, na wezwanie organu udzielającego unijnej homologacji typu, przedkłada wszelkie dokumenty i informacje, które organ uznaje za niezbędne do podjęcia decyzji w sprawie przyznania unijnej homologacji typu zgodnie z art. 5.

Dokumenty i informacje, o których mowa w akapicie pierwszym, mogą obejmować pierwotną homologację typu Zjednoczonego Królestwa, w tym wszystkie zmiany, folder informacyjny i sprawozdania z badań. W przypadku pojazdów takie wezwanie może również obejmować wszelkie homologacje typu WE, homologacje typu UE lub homologacje typu ONZ i załączniki do nich, stanowiące część całej homologacji typu pojazdu.

Artykuł 5

Warunki udzielenia unijnej homologacji typu i jej skutki

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 2, art. 9 ust. 1 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 pojazdu, układu, części lub oddzielnego zespołu technicznego, jeżeli dany typ spełnia, w chwili rozpoczęcia obowiązywania unijnej homologacji typu, wymogi mające zastosowanie do wprowadzania do obrotu, rejestracji lub dopuszczania do eksploatacji nowych pojazdów, układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych.
2. W zakresie, w jakim nie mają zastosowania nowe wymogi oraz nie naruszając ust. 3 niniejszego artykułu, 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 udzielające unijnej homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE, rozporządzeniem (UE) nr 167/2013, rozporządzeniem (UE) nr 168/2013 lub rozporządzeniem (UE) 2016/1628, oraz nawet jeżeli prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, 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 badania te muszą 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 ust. 1 niniejszego artykułu 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 zawierającego 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 udzielono homologacji typu jako” oraz numer i datę świadectwa homologacji typu UE otrzymanego w wyniku homologacji typu Zjednoczonego Królestwa. W przypadku układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych, świadectwo homologacji typu musi zawierać wzmiankę „uprzednio udzielono homologacji typu jako” oraz odniesienie do znaku homologacji typu otrzymanego w wyniku homologacji typu Zjednoczonego Królestwa.
5. Unijna homologacja typu staje się zaczyna obowiązywać z dniem jej udzielenia lub w późniejszym terminie w niej określonym. Homologacja typu Zjednoczonego Królestwa traci ważność w dniu poprzedzającym rozpoczęcie obowiązywania unijnej homologacji typu. W każdym wypadku traci ona ważność najpóźniej w dniu, w którym prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu, o którym mowa w art. 2 ust. 1, przestaje mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie.

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 obowiązków wynikających z unijnej homologacji typu.

Począwszy od chwili rozpoczęcia obowiązywania unijnej homologacji typu organ udzielający unijnej homologacji typu wykonuje również wszystkie uprawnienia i wypełnia wszystkie obowiązki organu Zjednoczonego Królestwa udzielającego homologacji typu w odniesieniu do:

- a) pojazdów, układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych wyprodukowanych na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa i już wprowadzonych do obrotu, zarejestrowanych lub dopuszczonych do eksploatacji w Unii;
- b) pojazdów, układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych produkowanych na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, które mają być wprowadzane do obrotu, rejestrowane lub dopuszczane do eksploatacji w Unii zgodnie z akapitem trzecim.

Pojazdy, układy, części lub oddzielne zespoły techniczne wyprodukowane na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, która utraciła ważność w wyniku udzielenia unijnej homologacji typu, mogą być wprowadzane do obrotu, rejestrowane i dopuszczane do eksploatacji w Unii do dnia, w którym prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie lub, w przypadku gdy unijna homologacja typu straci ważność przed tą datą 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, do dnia, w którym unijna homologacja typu straci ważność. W przypadku pojazdów producenci podają w suplemencie do świadectwa zgodności numer unijnej homologacji typu, zanim takie pojazdy zostaną wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone do eksploatacji w Unii.

Organ udzielający unijnej homologacji typu nie ponosi odpowiedzialności za żadne działania lub zaniechania organu Zjednoczonego Królestwa udzielającego homologacji typu.

Artykuł 6

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

1. Składając wniosek o udzielenie unijnej homologacji typu na podstawie art. 4, producent zwraca się do danego organu udzielającego unijnej homologacji typu także o przejęcie obowiązków organu Zjednoczonego Królestwa udzielającego homologacji typu w odniesieniu do innych pojazdów, układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych tego producenta 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, albo w odniesieniu do których nie występuje się o unijną homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Wniosek taki składa się w odniesieniu do wszystkich pojazdów, układów, części i oddzielnych zespołów technicznych na podstawie posiadanych przez producenta homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, które zostały udzielone 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 obejmującą te pojazdy, układy, części i oddzielne zespoły techniczne.

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

3. Po przyjęciu wniosku, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, oraz udzieleniu unijnej homologacji typu zgodnie z art. 5, organ udzielający unijnej homologacji typu wykonuje wszystkie uprawnienia i wypełnia wszystkie obowiązki organu Zjednoczonego Królestwa udzielającego homologacji typu w odniesieniu do wszystkich pojazdów, układów, części lub oddzielnych zespołów technicznych produkowanych na podstawie homologacji typu Zjednoczonego Królestwa, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w zakresie do wycofania, informacji dotyczących naprawy i konserwacji oraz kontroli zgodności eksploatacyjnej. Organ udzielający unijnej homologacji typu nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek działania lub zaniechania organu Zjednoczonego Królestwa udzielającego homologacji typu.

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

Artykuł 7

Przepisy szczególne

Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza wprowadzania do obrotu, udostępniania na rynku, rejestracji lub dopuszczania do eksploatacji silników lub pojazdów i maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, w których takie silniki są instalowane, zgodnych z typem, którego homologacja typu Zjednoczonego Królestwa traci ważność w okresie, w którym prawodawstwo Unii dotyczące homologacji typu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, zgodnie z art. 10 ust. 7 dyrektywy 97/68/WE, art. 34 ust. 7 i 8 lub art. 58 ust. 5–11 rozporządzenia (UE) 2016/1628 oraz aktami przyjętymi na podstawie art. 19 ust. 6, art. 20 ust. 8, art. 28 ust. 6 i art. 53 ust. 12 rozporządzenia (UE) nr 167/2013.

Artykuł 8

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 8 stycznia 2019 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

G. CIAMBA

Przewodniczący
