



Bruxelas, 4.6.2018
COM(2018) 397 final

2018/0220 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que complementa a legislação da UE em matéria de homologação no que diz respeito à
saída do Reino Unido da União Europeia**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

O Reino Unido apresentou em 29 de março de 2017 a notificação da sua intenção de se retirar da União, em conformidade com o artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Quer isto dizer que, a menos que um acordo de saída ratificado estabeleça outra data, todo o direito primário e derivado da União deixará de ser aplicável ao Reino Unido a partir de 30 de março de 2019 («data de saída»). O Reino Unido passará então a ser um «país terceiro».

Sob reserva de eventuais disposições transitórias que possam constar de um possível acordo de saída, o quadro legislativo da UE que rege a homologação de um certo número de produtos deixará de ser aplicável ao Reino Unido a partir da data de saída, nomeadamente:

- Diretiva 2007/46/CE relativa à homologação dos veículos a motor e seus reboques (a ser substituída por um regulamento, que será aplicável a partir de 1 de setembro de 2020);
- Regulamento (UE) n.º 168/2013 relativo à homologação dos veículos de duas e três rodas e dos quadriciclos;
- Regulamento (UE) n.º 167/2013 relativo à homologação de tratores agrícolas e florestais; e ainda
- Regulamento (UE) 2016/1628 relativo à homologação de motores para máquinas móveis não rodoviárias.

Isto significa também que a entidade homologadora do Reino Unido deixará de ser uma entidade homologadora da UE e de estar em condições de exercer quaisquer poderes e obrigações conferidos a uma entidade homologadora nos termos da legislação da UE. Os fabricantes que, no passado, obtiveram homologações no Reino Unido terão, por conseguinte, de obter novas homologações junto das entidades homologadoras da UE-27, inclusivamente para os produtos já em produção, a fim de assegurar a continuidade da conformidade com a legislação da UE e manter o acesso ao mercado da União.

Embora o quadro jurídico para estes produtos defina requisitos quanto aos procedimentos, harmonizando a forma como as homologações são concedidas em toda a UE, algumas salvaguardas obstam a que os fabricantes em causa tomem as medidas necessárias para garantir o cumprimento da regulamentação e a continuidade das atividades a partir do momento em que o acervo da UE deixar de ser aplicável ao Reino Unido.

Por exemplo, o sistema de homologação da UE permite que os fabricantes escolham livremente a entidade homologadora à qual apresentar os seus pedidos de homologação. No entanto, não permite a alteração da entidade uma vez concedida a homologação e tão pouco admite que uma entidade altere a homologação emitida por outra. Do mesmo modo, a legislação relativa à homologação determina que uma entidade homologadora só pode aceitar os relatórios de ensaio elaborados por serviços técnicos que tenham sido previamente designados e notificados à Comissão pelo Estado-Membro a que pertence. Além disso, é um princípio fundamental do sistema de homologação que um produto só pode ser homologado em conformidade com os requisitos aplicáveis a novos modelos/tipos (ao contrário dos novos veículos) no momento em que a homologação é concedida. Por último, assim que a entidade homologadora do Reino Unido deixar de ser uma entidade homologadora da UE, cessa de

poder assegurar a conformidade da produção e a conformidade em circulação dos produtos. Tem também de haver uma entidade homologadora responsável pela recolha de um produto que não esteja em conformidade com os requisitos de segurança ou ambientais.

Estas questões provocam uma grande insegurança jurídica para os fabricantes com homologações do Reino Unido. A presente proposta visa dar-lhes resposta através da alteração temporária e muito direcionada das regras existentes, a fim de permitir que os fabricantes em causa obtenham novas homologações UE-27 que substituam as dos produtos homologados no Reino Unido. A proposta:

- permite expressamente aos fabricantes em causa solicitar a uma entidade homologadora da UE-27 novas homologações relativas a modelos/tipos existentes;
- permite que os ensaios subjacentes às homologações do Reino Unido não tenham de ser repetidos por motivo de o serviço técnico não ter sido previamente designado e notificado pela entidade homologadora da UE-27;
- prevê que essas homologações possam ser concedidas se estiverem preenchidos os requisitos relativos aos novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, e não relativos a modelos/tipos novos;
- visa contribuir para a identificação de novas entidades homologadoras para os produtos já colocados no mercado antes da saída, para que nenhuma entidade homologadora seja chamada a realizar controlos da conformidade em circulação ou a emitir uma eventual ordem de recolha do produto.

As disposições previstas na proposta não irão reduzir os requisitos em matéria de segurança ou de desempenho ambiental dos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas. Não concedem vantagens aos fabricantes com homologações do Reino Unido comparativamente aos fabricantes com homologações da UE-27. Pelo contrário, a iniciativa limita-se a fazer com que os fabricantes possam continuar a produzir os seus produtos em conformidade com requisitos legais aplicáveis sem interromperem a atual produção, o que poderia ter consequências sociais e económicas de peso. Ao facilitar a conformidade dos fabricantes com o direito da UE, a iniciativa contribui também para assegurar a proteção dos consumidores e dos cidadãos.

- **Coerência com as disposições existentes na mesma política setorial**

A presente proposta é *lex specialis* relativamente aos quatro atos enumerados no seu âmbito de aplicação apenas na medida em que se afaste dos mesmos; de outro modo, as disposições gerais destes atos continuam a ser de aplicação. A presente proposta é, por conseguinte, plenamente coerente com a legislação em vigor.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente proposta é plenamente coerente com o mandato do Conselho para as negociações com o Reino Unido relativas à sua saída da União.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da proposta é o artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Dado que o ato proposto complementaria quatro atos da União, alterando o seu conteúdo, tal objetivo apenas pode ser alcançado através de uma ação a nível da União, e não por uma ação a nível dos Estados-Membros.

- **Proporcionalidade**

Considera-se que a proposta é proporcionada, uma vez que prevê as necessárias alterações jurídicas e, ao mesmo tempo, não excede o que é necessário para alcançar os objetivos de permitir aos fabricantes com homologações do Reino Unido que cumpram a legislação em matéria de homologação. Prevê as condições jurídicas necessárias para manter, tanto quanto possível, condições de concorrência equitativas para os fabricantes.

- **Escolha do instrumento**

Dado que o ato define regras específicas para tratar uma situação muito específica e pontual, é a título excecional que não modifica esses atos, sendo aplicável enquanto ato autónomo por um período limitado. Uma vez que três dos atos em causa são regulamentos e um é uma diretiva (que será, a breve trecho, substituída por um regulamento aplicável a partir de 1 de setembro de 2020), um regulamento parece ser a única forma de ato adequada para permitir que os Estados-Membros se afastem das regras gerais pertinentes que, de outro modo, seriam aplicáveis. Acresce que um regulamento é o que corresponde melhor à urgência deste assunto.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação em vigor**

Não aplicável.

- **Consultas das partes interessadas**

Os desafios em matéria de homologações decorrentes da saída do Reino Unido da UE foram debatidos em várias reuniões com os Estados-Membros. Por seu turno, os fabricantes e as associações que os representam alertaram também a Comissão para estes problemas.

As partes interessadas tiveram a possibilidade de apresentar as suas observações sobre a iniciativa através do portal «Legislar Melhor» («Dê a sua opinião») da Comissão Europeia.

No período de 26 de abril de 2018 a 10 de maio de 2018, apresentaram observações 15 partes interessadas, entre as quais nove associações europeias, três do Reino Unido, dois fabricantes e um cidadão. De um modo geral, a intenção de criar mais segurança jurídica foi bem acolhida. Várias observações incidiram sobre questões de carácter horizontal para todos os tipos de mercadorias, as negociações em curso sobre o acordo de saída e as futuras relações entre a União e o Reino Unido. As reações foram tidas em conta na preparação da proposta, conforme adequado.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Contributos orais e escritos de fabricantes e Estados-Membros, ver acima.

Análise jurídica da legislação em matéria de homologação subjacente a duas comunicações destinadas às partes interessadas: Orientações relativas às

consequências no domínio da homologação de veículos a motor, de 8 de fevereiro de 2018, e Orientações relativas às consequências no domínio da homologação de certos veículos e motores, de 28 de março de 2018.

- **Avaliação de impacto**

Não aplicável.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações para a proteção dos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não aplicável.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

Não aplicável.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que complementa a legislação da UE em matéria de homologação no que diz respeito à saída do Reino Unido da União Europeia

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 29 de março de 2017, o Reino Unido apresentou a notificação da sua intenção de se retirar da União, em conformidade com o artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Quer isto dizer que, a menos que um acordo de saída ratificado ou o Conselho Europeu estabeleça por unanimidade, e com o acordo do Reino Unido, outra data, o direito da União deixará de se aplicar ao Reino Unido a partir de 30 de março de 2019. O Reino Unido passará então a ser um «país terceiro».
- (2) Um vasto quadro legislativo de homologação UE foi criado pela Diretiva 2007/46/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho¹, o Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho², o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho³ e o Regulamento (UE) 2016/1628 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴.

¹ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

² Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais (JO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

³ Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

⁴ Regulamento (UE) 2016/1628 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e à homologação de motores de combustão interna para máquinas móveis não rodoviárias, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1024/2012 e (UE) n.º 167/2013 e que altera e revoga a Diretiva 97/68/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 53).

- (3) Esses atos permitem aos fabricantes escolher a entidade junto da qual obter uma homologação que lhes permita colocar produtos no mercado em todos os Estados-Membros.
- (4) Na ausência de quaisquer disposições especiais, a saída do Reino Unido da União têm como efeito que as homologações previamente concedidas pela entidade homologadora do Reino Unido deixam de garantir o acesso ao mercado da União. Essas homologações são também detidas pelos fabricantes estabelecidos em Estados-Membros que não o Reino Unido. Embora os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas homologados pelo Reino Unido possam ser colocados no mercado da União até o direito da União deixar de ser aplicável ao Reino Unido e no Reino Unido, é necessário estabelecer disposições especiais para facilitar a colocação no mercado da União desses produtos após essa data.
- (5) Atualmente, a legislação da União não prevê a possibilidade de homologar de novo os modelos/tipos já homologados noutro país da União. No entanto, os fabricantes devem poder continuar a produzir veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas com base em homologações concedidas previamente pelo Reino Unido, e continuar a colocar desses produtos no mercado da União. É, por conseguinte, necessário autorizar os fabricantes a obter novas homologações junto de entidades de Estados-Membros da União que não o Reino Unido.
- (6) Além disso, o presente regulamento deve garantir que os fabricantes continuam a gozar da máxima liberdade para escolher a nova entidade homologadora. Em especial, a escolha do fabricante não deve depender do consentimento da entidade homologadora do Reino Unido ou da existência de quaisquer acordos entre a entidade homologadora do Reino Unido e a nova entidade homologadora.
- (7) A fim de proporcionar a necessária segurança jurídica a todas as partes interessadas e garantir a equidade aos fabricantes, é necessário estabelecer, de forma transparente, condições equitativas aplicáveis em todos os Estados-Membros.
- (8) A fim de permitir o prosseguimento da produção e colocação no mercado de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, os requisitos que esses modelos/tipos têm de cumprir para poderem ser homologados pela entidade competente de um Estado-Membro da União que não o Reino Unido devem ser os aplicáveis à colocação no mercado de novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, e não os aplicáveis a novos modelos/tipos.
- (9) Os requisitos para os novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas são igualmente aplicáveis aos fabricantes titulares de homologações concedidas pelos Estados-Membros que não o Reino Unido. Por conseguinte, fixar, nos termos do presente regulamento, os mesmos requisitos para a homologação e a colocação no mercado de novos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas visa assegurar a igualdade de tratamento dos produtores afetados pela saída do Reino Unido e os detentores de homologações concedidas pelos Estados-Membros que não o Reino Unido.
- (10) Nada no presente regulamento deve obstar a que o fabricante de um veículo solicite, numa base voluntária, a homologação pela União de um modelo de veículo previamente homologado no Reino Unido no que respeita a determinados requisitos aplicáveis a novos tipos de sistemas, componentes ou unidades técnicas, se o modelo de veículo se mantiver, quanto ao resto, idêntico ao modelo homologado no Reino Unido.

- (11) As homologações para modelos de veículos e tipos de sistemas, componentes ou unidades técnicas completamente novos não devem ser abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.
- (12) Justifica-se admitir que as homologações concedidas ao abrigo do presente regulamento assentem nos relatórios de ensaio já apresentados para fins de obtenção de homologações no Reino Unido, nos casos em que os requisitos na base de tais relatórios de ensaio não tenham sofrido alterações. Para que os relatórios de ensaio emitidos pelo serviço técnico notificado pelo Reino Unido possam continuar a ser utilizados, o presente regulamento deve prever uma isenção do requisito que obriga a que esse serviço técnico seja designado e notificado à Comissão pela entidade homologadora. A fim de abranger também o momento em que o direito da União deixou de ser aplicável no Reino Unido, o presente regulamento deve igualmente prever uma isenção dos requisitos específicos relativos à designação e notificação dos serviços técnicos de países terceiros.
- (13) Ao mesmo tempo, uma vez que as entidades homologadoras devem ser plenamente responsáveis pelas novas homologações que venham a conceder, devem poder exigir a realização de novos ensaios relativos aos elementos que bem entenderem.
- (14) Salvo se o presente ato dispuser em contrário, as regras gerais em matéria de homologação da UE devem continuar a aplicar-se.
- (15) Convém não esquecer que o papel atribuído às entidades homologadoras não termina com o fabrico ou a colocação no mercado de um veículo, sistema, componente ou uma unidade técnica, prolongando-se por vários anos após a colocação no mercado dos referidos produtos. Isto é válido especialmente no que diz respeito às obrigações em matéria de conformidade em circulação para os veículos abrangidos pela Diretiva 2007/46/CE, bem como no atinente às obrigações em matéria de informações relativas à reparação e manutenção de veículos e à eventual recolha de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas ao abrigo da Diretiva 2007/46/CE, do Regulamento (UE) n.º 167/2013, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 ou do Regulamento (UE) 2016/1628. É, por conseguinte, necessário que a entidade que concede a homologação em conformidade com o presente regulamento assuma essas obrigações também no que diz respeito aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas do mesmo modelo/tipo e já colocados no mercado da União com base numa homologação concedida no Reino Unido para garantir que há uma entidade homologadora responsável.
- (16) Pelas mesmas razões, é igualmente necessário que uma entidade homologadora da União assuma certas obrigações no que respeita a veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que tenham sido colocados no mercado na União com base em homologações concedidas pelo Reino Unido caducadas nos termos do artigo 17.º da Diretiva 2007/46/CE, do artigo 32.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013, do artigo 37.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 ou do artigo 30.º do Regulamento (UE) 2016/1628 ou cuja homologação não é solicitada nos termos do presente regulamento. Para garantir que existe uma entidade homologadora responsável, os fabricantes devem ser instados a requerer à entidade homologadora responsável pelas homologações previamente concedidas no Reino Unido que assuma as obrigações em matéria de recolha, informações sobre reparação e manutenção e verificação da conformidade em circulação no que respeita aos respetivos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas com base noutros modelos/tipos e já colocados no mercado da União. No intuito de limitar o alcance das obrigações assumidas pela entidade homologadora da

União, essas obrigações apenas devem referir-se a produtos com base em homologações concedidas pelo Reino Unido após 1 de janeiro de 2008.

- (17) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, complementar a Diretiva 2007/46/CE, o Regulamento (UE) n.º 167/2013, o Regulamento (UE) n.º 168/2013 e o Regulamento (UE) 2016/1628 com regras especiais relativas à saída do Reino Unido da União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão e aos efeitos dessas regras, ser melhor alcançado a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente decisão não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (18) A fim de permitir que os fabricantes tomem as medidas necessárias para se prepararem sem demora para a saída do Reino Unido no que diz respeito à legislação em matéria de homologação, o presente regulamento deve entrar em vigor no terceiro dia seguinte ao da sua publicação.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento complementa a Diretiva 2007/46/CE, o Regulamento (UE) n.º 167/2013, o Regulamento (UE) n.º 168/2013 e o Regulamento (UE) 2016/1628 através do estabelecimento de disposições específicas para a homologação UE e a colocação no mercado de veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que tenham sido homologados pela entidade homologadora do Reino Unido antes do dia em que o direito da União deixa de ser aplicável ao Reino Unido e no Reino Unido («entidade homologadora do Reino Unido»).

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2007/46/CE, do Regulamento (UE) n.º 167/2013, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 ou do Regulamento (UE) 2016/1628 e aos respetivos modelos/tipos homologados pela entidade homologadora do Reino Unido ao abrigo desses atos, de qualquer outro ato enumerado no anexo IV da Diretiva 2007/46/CE ou de qualquer ato revogado por esses atos.

2. As referências às unidades técnicas nos termos do presente regulamento devem ser entendidas como abrangendo as referências aos motores ao abrigo do Regulamento (UE) 2016/1628.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

- (1) «Entidade homologadora da União», uma entidade homologadora de um Estado-Membro que não o Reino Unido;

- (2) «Homologação UK», uma homologação UE ou homologação CE concedida pela entidade homologadora do Reino Unido;
- (3) «Homologação da União», uma homologação UE concedida por uma entidade homologadora da União em conformidade com o presente regulamento.

Artigo 4.º

Pedido de homologação

1. Em derrogação do artigo 6.º, n.º 6, da Diretiva 2007/46/CE, do artigo 21.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 167/2013, do artigo 26.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e do artigo 20.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2016/1628, um fabricante que seja detentor de uma homologação UK que não tenha caducado em conformidade com o artigo 17.º da Diretiva 2007/46/CE, o artigo 32.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013, o artigo 37.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 ou o artigo 30.º do Regulamento (UE) 2016/1628 pode, antes do dia em que o direito da União deixar de ser aplicável ao Reino Unido e no Reino Unido, solicitar uma homologação da União do mesmo modelo/tipo junto de uma entidade homologadora da União.
2. Para ser homologado, o modelo/tipo deve cumprir pelo menos os requisitos para a colocação no mercado, a matrícula ou a entrada em circulação de novos veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas aplicáveis no momento em que a homologação da União produz efeitos.
3. Ao apresentar o pedido nos termos do n.º 1, o fabricante é responsável pelo pagamento das taxas adequadas relativas a quaisquer custos ligados ao exercício dos poderes e ao cumprimento das obrigações da União pela entidade homologadora relativos à homologação da União.

Artigo 5.º

Condições de concessão de uma homologação da União e seus efeitos

1. Em derrogação do artigo 8.º, n.º 2, do artigo 9.º, n.º 1, alínea a), e dos n.ºs 1 e 2 do artigo 10.º da Diretiva 2007/46/CE, do artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 167/2013, do artigo 7.º, n.º 2, e 18, do Regulamento (UE) n.º 168/2013, e do artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2016/1628, a entidade homologadora que receba um pedido de homologação em conformidade com o artigo 4.º do presente regulamento pode conceder a homologação da União a um veículo, sistema, componente ou unidade técnica, se esse modelo/tipo cumprir, no momento em que homologação produz efeitos, pelo menos todos os requisitos aplicáveis à colocação no mercado, à matrícula ou à entrada em circulação de veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas novos.
2. Na medida em que sejam aplicáveis novas obrigações e sem prejuízo do disposto no n.º 3, a homologação da União pode ser concedida com base nos mesmos relatórios de ensaio utilizados anteriormente para a concessão da homologação UK, em conformidade com as disposições aplicáveis, independentemente da questão de saber se o serviço técnico que emitiu o relatório de ensaio foi designado e notificado pelo Estado-Membro da União em

conformidade com a Diretiva 2007/46/CE, o Regulamento (UE) n.º 167/2013, o Regulamento (UE) n.º 168/2013 ou o Regulamento (UE) 2016/1628, mesmo após o direito da União deixar de ser aplicável ao Reino Unido e no Reino Unido.

3. Antes de conceder uma homologação da União, a entidade homologadora da União pode solicitar a repetição de ensaios específicos. Nesse caso, o ensaio deve ser realizado por um serviço técnico designado e notificado pelo Estado-Membro da entidade homologadora da União, em conformidade com a Diretiva 2007/46/CE, o Regulamento (UE) n.º 167/2013, o Regulamento (UE) n.º 168/2013 ou o Regulamento (UE) 2016/1628.

4. O modelo/tipo homologado em conformidade com o n.º 1 recebe um certificado de homologação UE com um número composto do número distintivo do Estado-Membro cuja entidade homologadora concedeu a homologação da União e do número do ato referido no artigo 2.º, n.º 1. Deve também incluir o número do último ato modificativo que contém os requisitos de homologação em conformidade com o qual a homologação da União foi concedida. Para os veículos, o certificado de homologação e o certificado de conformidade deve conter, na rubrica «Observações», a menção «Previamente homologado como» e fazer referência ao número do certificado de homologação recebido após a homologação UK. No caso de sistemas, componentes ou unidades técnicas, o certificado de homologação deve conter a menção «Previamente homologado e marcado como» e referir-se à marcação recebida após a homologação UK.

5. A homologação da União produz efeitos a partir do dia da sua concessão ou numa data posterior nela determinada. A homologação UK caduca, o mais tardar, a partir do dia em que a homologação da União produzir efeitos.

6. A homologação da União deve ser considerada uma homologação CE ou UE na aceção da Diretiva 2007/46/CE ou de qualquer um dos atos enumerados no anexo IV do Regulamento (UE) n.º 167/2013, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 ou do Regulamento (UE) 2016/1628. Todas as disposições constantes desses atos cuja derrogação não esteja prevista no presente regulamento continuam a ser de aplicação. A entidade homologadora deve assumir plena responsabilidade pelas obrigações decorrentes da homologação da União.

A entidade homologadora da União deve também, a partir da data de entrada em vigor da homologação da União, exercer todos os poderes e cumprir todas as obrigações da entidade homologadora do Reino Unido relativamente a todos os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas produzidos com base em homologações UK e já colocados no mercado, matriculados ou em circulação na União. Não estão abrangidas quaisquer responsabilidades por atos ou omissões imputáveis à entidade homologadora do Reino Unido.

Artigo 6.º

Entidade homologadora da União responsável por veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas não homologados ao abrigo do presente regulamento

1. Ao requerer a homologação nos termos do artigo 4.º, o fabricante deve solicitar à entidade homologadora da União em causa que assuma as obrigações da entidade homologadora do

Reino Unido no que respeita a veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas colocados no mercado, matriculados ou em circulação na União com base em homologações UK caducadas, nos termos do artigo 17.º da Diretiva 2007/46/CE, do artigo 32.º do Regulamento (UE) n.º 167/2013, do artigo 37.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 ou do artigo 30.º do Regulamento (UE) 2016/1628, ou para os quais não é solicitada a homologação da União nos termos do artigo 5.º do presente regulamento.

Esse pedido deve ser efetuado para todos os veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas com base em homologações UK detidas pelo fabricante, concedidas após 1 de janeiro de 2008, a menos que o fabricante comprove à entidade homologadora da União que tem um acordo com outra entidade homologadora da União que abrange esses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas.

2. A entidade homologadora só pode conceder uma homologação da União em conformidade com o artigo 5.º após ter aceitado o pedido apresentado nos termos do n.º 1, e o fabricante ter anuído a cobrir os custos que a entidade homologadora pode incorrer em virtude do exercício dos seus poderes e no cumprimento das suas obrigações no que respeita aos veículos, aos sistemas, aos componentes e às unidades técnicas em causa.

3. Uma vez aceite o pedido referido no n.º 1 e emitida a homologação da União em conformidade com o artigo 5.º, a entidade de homologação da União exerce todos os poderes e cumpre todas as obrigações da entidade homologadora do Reino Unido relativamente a todos os veículos, sistemas, componentes ou unidades técnicas produzidos com base em homologações UK referidas no n.º 1 em matéria de recolha, informações sobre reparação e manutenção e verificação da conformidade em circulação. Não estão abrangidas quaisquer responsabilidades por atos ou omissões imputáveis à entidade homologadora do Reino Unido.

4. A entidade homologadora informa as entidades homologadoras dos demais Estados-Membros e a Comissão dos modelos/tipos relativamente aos quais aceitou assumir as obrigações da entidade homologadora do Reino Unido, em conformidade com o n.º 1.

Artigo 7.º

Entrada em vigor e aplicação

O presente regulamento entra em vigor no terceiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente