



Bruxelles, 4.6.2018
COM(2018) 397 final

2018/0220 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de completare a legislației UE în materie de omologare de tip în ceea ce privește
retragerea Regatului Unit din Uniune**

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Regatul Unit a prezentat la 29 martie 2017 notificarea intenției sale de a se retrage din Uniune în temeiul articolului 50 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Prin urmare, cu excepția cazului în care se stabilește o altă dată printr-un acord de retragere ratificat, întreaga legislație primară și secundară a Uniunii va înceta să se aplice Regatului Unit începând cu data de 30 martie 2019 (denumită în continuare „data retragerii”). Regatul Unit va deveni în acel moment o țară terță.

Cu condiția oricărei dispoziții tranzitorii care poate fi conținută într-un acord posibil de retragere, cadrul legislativ al UE care reglementează omologarea de tip pentru un număr de produse nu se va mai aplica Regatului Unit începând cu data retragerii, în special:

- Directiva 2007/46/CE privind omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor (urmează să fie înlocuită de un regulament aplicabil începând cu 1 septembrie 2020);
- Regulamentul (UE) nr. 168/2013 privind omologarea de tip pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri;
- Regulamentul (UE) nr. 167/2013 privind omologarea de tip pentru vehiculele agricole și forestiere; și
- Regulamentul (UE) 2016/1628 privind omologarea de tip pentru motoarele pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră.

Acest fapt mai înseamnă și că autoritatea de omologare de tip din Regatul Unit va înceta să mai fie o autoritate de omologare UE de tip și nu va mai putea să îndeplinească niciuna dintre competențele și obligațiile unei autorități de omologare de tip în temeiul legislației UE. Astfel, producătorii care și-au obținut omologări în Regatul Unit în trecut vor trebui să obțină omologări noi de la autoritățile de omologare UE-27 de tip, inclusiv pentru produsele aflate deja în producție, pentru a asigura continuarea respectării legislației UE și pentru a-și păstra accesul pe piața Uniunii.

În timp ce cadrul juridic pentru aceste produse stabilește obligațiile procedurale care armonizează modul în care se acordă omologările de tip în UE, unele garanții îngreunează luarea de măsuri necesare de către producătorii relevanți astfel încât să asigure respectarea reglementărilor și continuitatea activității după ce acquis-ul UE va înceta să se mai aplice Regatului Unit.

De exemplu, sistemul de omologări UE de tip permite producătorilor să își aleagă în mod liber autoritatea de omologare de tip la care își depun cererile de omologare de tip. Cu toate acestea, sistemul nu permite schimbarea autorității după ce se acordă omologarea, iar o autoritate nu poate modifica omologarea emisă de o altă autoritate. La fel, potrivit legislației privind omologarea de tip, o autoritate de omologare de tip nu poate accepta decât rapoartele de încercare de la serviciile tehnice pe care statul membru de care aparține le-a desemnat și notificat anterior Comisiei. În plus, principiul fundamental al sistemului omologărilor de tip este că un produs nu poate fi omologat decât cu respectarea cerințelor aplicabile noilor tipuri (spre deosebire de vehiculele noi) în momentul în care se acordă omologarea. În sfârșit, după ce autoritatea de omologare de tip a Regatului Unit încetează să mai fie o autoritate de

omologare UE de tip, nu mai poate asigura conformitatea producției și conformitatea în funcționare pentru produsele aflate deja în circulație. Autoritatea de homologare de tip responsabilă este necesară, de asemenea, pentru rechemarea unui produs care nu respectă cerințele de siguranță sau de mediu.

Aceste chestiuni creează o insecuritate juridică semnificativă pentru producătorii cu omologări de tip din Regatul Unit. Prezenta propunere vizează să abordeze aceste chestiuni prin modificarea temporară și într-un mod foarte țintit a regulilor existente, astfel încât să li se permită producătorilor respectivi să obțină noi omologări UE-27 de tip care să înlocuiască produsele lor existente cu omologări de tip din Regatul Unit. Propunerea:

- Le permite explicit producătorilor respectivi să solicite unei autorități de homologare UE-27 de tip omologări noi pentru tipurile existente;
- Face să nu mai fie necesară repetarea testelor care au stat la baza omologărilor de tip din Regatul Unit, deoarece serviciul tehnic nu a fost desemnat și notificat anterior de autoritatea de homologare UE-27 de tip;
- Prevede că aceste omologări pot fi acordate în situația în care sunt îndeplinite cerințele pentru noile vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate mai curând decât cele pentru noile tipuri;
- Propune să sprijine identificarea noilor autorități de homologare de tip pentru acele produse care sunt deja pe piață înainte de retragere, pentru a evita ca nicio autoritate să nu fie responsabilă pentru desfășurarea controalelor de conformitate în funcțiune sau pentru emiterea unei posibile rechemări viitoare.

Prevederile propunerii nu vor diminua cerințele privind siguranța sau performanța de mediu ale vehiculelor, sistemelor, componentelor sau ale unităților tehnice separate. Nu va acorda niciun avantaj producătorilor cu omologări de tip din Regatul Unit, comparativ cu producătorii cu omologări UE-27 de tip. Dimpotrivă, inițiativa le va permite pur și simplu producătorilor să continue să producă produsele în conformitate cu cerințele juridice aplicabile, fără a le întrerupe producția existentă, ceea ce ar fi putut cauza un impact semnificativ social și economic. Deoarece va facilita respectarea legislației UE de către producători, inițiativa va asigura, totodată, protecția consumatorilor și a cetățenilor.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere va fi *lex specialis* pentru cele patru acte enumerate în domeniul său de aplicare doar în măsura în care deviază de la acestea; altfel, dispozițiile generale ale acestor acte vor continua să se aplice. Astfel, prezenta propunere este în deplină coerență cu legislația existentă.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prezenta propunere este în deplină coerență cu mandatul Consiliului pentru negocierile cu Regatul Unit privind retragerea sa din Uniune.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al propunerii îl constituie articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

- **Subsidiaritatea (pentru competența neexclusivă)**

Deoarece actul propus ar completa patru acte ale Uniunii și le-ar modifica conținutul, acest fapt s-ar putea realiza doar prin acțiune la nivelul Uniunii și nu prin acțiune la nivelul statelor membre.

- **Proportionalitate**

Propunerea se consideră proporțională deoarece ea prevede modificarea juridică necesară și în același timp nu merge mai departe de ceea ce este necesar pentru a realiza obiectivele de a le permite producătorilor cu omologări de tip din Regatul Unit să respecte legislația privind omologările de tip. Propunerea prevede condițiile juridice necesare pentru a asigura, pe cât posibil, condiții de concurență echitabile între producători.

- **Alegerea instrumentului**

Dat fiind faptul că actul definește reguli specifice care abordează o situație foarte specifică și singulară, propunerea nu va modifica, în mod excepțional, aceste acte, ci se va aplica ca un act de sine stătător pentru o durată limitată. Deoarece trei dintre actele respective sunt regulamente și unul este o directivă (care urmează să fie înlocuită în curând de un regulament aplicabil de la 1 septembrie 2020), regulamentul pare să fie singura formă adecvată de act care le permite statelor membre să devieze de la regulile generale relevante altfel aplicabile. Un regulament răspunde cel mai bine urgenței chestiunii.

3. **REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI**

- **Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

Nu se aplică.

- **Consultări cu părțile interesate**

Provocările pentru omologarea de tip, apărute în urma retragerii Regatului Unit din UE au fost abordate și dezbătute în mai multe reuniuni cu statele membre. Acestea au fost aduse în atenția Comisiei, de asemenea, de producători și de asociațiile care îi reprezintă pe aceștia.

Părțile interesate au avut posibilitatea să ofere feedback privind inițiativa pe portalul *O mai bună legiferare* („Exprimați-vă opinia”) al Comisiei Europene.

În cursul perioadei de feedback dintre 26 aprilie 2018 și 10 mai 2018, 15 părți interesate au furnizat observații, printre ele fiind nouă asociații de părți interesate europene, trei asociații din Regatul Unit, doi producători și un cetățean. Intenția de a crea mai multă securitate juridică a fost apreciată în mod general. Mai multe observații s-au referit la aspecte de o natură orizontală pentru toate tipurile de bunuri, negocierile în curs privind acordul de retragere și relația viitoare a Uniunii cu Regatul Unit. La redactarea propunerii s-a luat în considerare feedbackul ca fiind relevant.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Feedbackul oral și scris de la producători și statele membre, a se vedea mai sus.

O analiză juridică a legislației privind omologarea de tip a stat la baza a două notificări trimise părților interesate: „Orientări pentru părțile interesate cu privire la

impactul asupra omologării de tip a autovehiculelor” (*Guidance to stakeholders on impact on type-approval of motor vehicles*) din 8 februarie 2018 și „Orientări pentru părțile interesate cu privire la impactul asupra omologării de tip a anumitor vehicule și motoare” (*Guidance to stakeholders on impact on type-approval of certain vehicles and engines*) din 28 martie 2018.

- **Evaluarea impactului**

Nu se aplică.

- **Drepturile fundamentale**

Prezenta propunere nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Nu se aplică.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu se aplică.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de completare a legislației UE în materie de omologare de tip în ceea ce privește
retragerea Regatului Unit din Uniune**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Regatul Unit a prezentat, la 29 martie 2017, notificarea intenției sale de a se retrage din Uniune în temeiul articolului 50 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Prin urmare, cu excepția cazului în care, printr-un acord de retragere ratificat sau dacă Consiliul European, în acord cu Regatul Unit, stabilește în unanimitate o altă dată, legislația Uniunii va înceta să se aplice Regatului Unit începând cu data de 30 martie 2019. Regatul Unit va deveni în acel moment o țară terță.
- (2) Un cadru legislativ cuprinzător privind omologarea UE de tip a fost instituit prin Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului², Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului³ și Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului⁴.

¹ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 261, 9.10.2007, p. 1).

² Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO L 60, 2.3.2013, p. 1).

³ Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

⁴ Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 53).

- (3) Aceste acte le permit producătorilor să își aleagă autoritatea de la care să obțină o omologare de tip care le permite să își introducă produsele pe piața din toate statele membre.
- (4) În absența oricăror dispoziții speciale, retragerea Regatului Unit din Uniune ar avea efectul potrivit căruia omologările de tip acordate anterior de autoritatea de omologare de tip din Regatul Unit nu vor mai putea să asigure accesul la piața Uniunii. Producătorii stabiliți în state membre altele decât Regatul Unit dețin și ei astfel de omologări. Dacă vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate omologate de tip în Regatul Unit pot fi introduse pe piața Uniunii până în momentul în care legislația Uniunii încetează să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia, este necesară instituirea de dispoziții speciale în scopul facilitării introducerii acestor produse pe piața Uniunii după această dată.
- (5) În prezent, legislația Uniunii nu prevede posibilitatea reomologării tipurilor deja omologate în altă parte în Uniune. Cu toate acestea, producătorii ar trebui să poată continua producția vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate pe baza omologărilor de tip acordate de Regatul Unit și să continue să introducă astfel de produse pe piața Uniunii. Prin urmare, este necesar să li se permită producătorilor să obțină omologări noi de la autoritățile din statele membre ale Uniunii, altele decât Regatul Unit.
- (6) Prezentul regulament ar trebui să asigure producătorii că vor continua să beneficieze de cea mai mare libertate posibilă privind alegerea noii autorități de omologare. În special, această alegere a producătorului nu ar trebui să depindă de consimțământul autorității de omologare de tip din Regatul Unit și nici de existența unor aranjamente între autoritatea de omologare de tip din Regatul Unit și noua autoritate de omologare de tip.
- (7) Pentru a furniza securitatea juridică necesară pentru toate părțile interesate respective și pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru producători, este necesar să se stabilească, în mod transparent, condiții egale aplicabile în toate statele membre.
- (8) Pentru a permite continuarea producției și introducerea pe piață a vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate, cerințele pe care aceste tipuri trebuie să le respecte pentru a fi omologate de autoritatea unui stat membru al Uniunii altul decât Regatul Unit ar trebui să fie cele aplicabile introducerii pe piață a noilor vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate și nu cele aplicabile noilor tipuri.
- (9) Cerințele pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate noi sunt aplicabile, de asemenea, producătorilor care dețin omologări de tip acordate de state membre altele decât Regatul Unit. Stabilirea acestor cerințe pentru omologarea de tipuri potrivit prezentului regulament și pentru introducerea pe piață a vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate noi vizează astfel asigurarea tratamentului echitabil pentru producătorii afectați de retragerea Regatului Unit și pentru cei care dețin omologări de tip acordate de state membre altele decât Regatul Unit.
- (10) Nicio dispoziție a prezentului regulament nu ar trebui să împiedice producătorul unui vehicul să solicite în mod voluntar omologarea Uniunii pentru un tip de vehicul omologat anterior în Regatul Unit potrivit anumitor cerințe aplicabile noilor tipuri de sisteme, componente sau unități tehnice separate dacă tipul de vehicul rămâne altfel identic cu cel omologat în Regatul Unit.

- (11) Omologările solicitate pentru tipuri complet noi de vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate nu ar trebui să cadă sub incidența prezentului regulament.
- (12) Ar trebui să fie posibil ca omologările de tip acordate în temeiul prezentului regulament să se bazeze pe rapoartele de încercare depuse deja în scopul obținerii omologărilor în Regatul Unit, în cazul în care cerințele care reprezintă temeiul acestor rapoarte de încercare nu s-au schimbat. Pentru a permite o astfel de continuare a utilizării rapoartelor de încercare emise de serviciul tehnic notificat de Regatul Unit, prezentul regulament ar trebui să prevadă o scutire de la cerința potrivit căreia serviciul tehnic respectiv trebuie să fie desemnat de autoritatea care acordă omologarea de tip și notificat Comisiei. Pentru a acoperi, de asemenea, momentul în care legislația Uniunii încetează să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia, prezentul regulament ar trebui să prevadă o scutire de la cerințele specifice privind desemnarea și notificarea serviciilor tehnice ale țărilor terțe.
- (13) În același timp, deoarece autoritățile de omologare de tip trebuie să fie pe deplin responsabile pentru omologările noi pe care le acordă, ele ar trebui să aibă libertatea de a solicita efectuarea de noi încercări pentru oricare dintre elementele omologării pe care îl consideră adecvat.
- (14) În măsura în care prezentul act nu prevede altceva, ar trebui să se aplice în continuare regulile generale privind omologarea UE de tip.
- (15) Ar trebui luat în calcul faptul că rolul atribuit autorităților de omologare de tip nu se sfârșește odată cu producerea sau introducerea pe piață a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau a unei unități tehnice separate, ci se extinde pe mai mulți ani după introducerea pe piață a acestor produse. Acest lucru se aplică în special cu privire la obligațiile de conformitate în funcțiune pentru vehiculele prevăzute de Directiva 2007/46/CE și cu privire la obligațiile de informare privind reparațiile și întreținerea, rechemările potențiale pentru vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate prevăzute de Directiva 2007/46/CE, Regulamentul (UE) nr. 167/2013, Regulamentul (UE) nr. 168/2013 sau Regulamentul (UE) 2016/1628. Prin urmare, este necesar ca autoritatea care acordă omologarea de tip în conformitate cu prezentul regulament să își asume respectivele obligații, de asemenea, cu privire la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate bazate pe același tip și introduse deja pe piață în Uniune potrivit omologării de tip acordate în Regatul Unit pentru a se asigura că există o autoritate de omologare de tip responsabilă.
- (16) Din aceleași motive, de asemenea este necesar ca o autoritate de omologare de tip din Uniune să își asume anumite obligații cu privire la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care au fost introduse pe piață în Uniune potrivit omologărilor de tip acordate de Regatul Unit care fie nu mai sunt valabile, conform articolului 17 din Directiva 2007/46/CE, articolului 32 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, articolului 37 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 sau articolului 30 din Regulamentul (UE) 2016/1628 sau pentru care nu se solicită nicio omologare de tip conform prezentului regulament. Pentru a se asigura că există o autoritate de omologare de tip responsabilă, producătorii ar trebui să fie obligați să solicite autorității care omologhează tipurile omologate anterior în Regatul Unit să își asume obligații privind rechemările, informațiile privind reparațiile și întreținerea și controalele de conformitate în funcțiune cu privire la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate care au fost introduse pe piață în Uniune. Pentru a limita extinderea obligațiilor asumate de autoritatea de omologare de tip a

Uniunii, aceste obligații ar trebui să se refere doar la produsele bazate pe omologările de tip acordate în Regatul Unit după 1 ianuarie 2008.

- (17) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume de completare a Directivei 2007/46/CE, a Regulamentului (UE) nr. 167/2013, a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 și a Regulamentului (UE) 2016/1628 cu reguli speciale referitoare la retragerea Regatului Unit din Uniune, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum se enunță la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului respectiv.
- (18) Pentru a le permite producătorilor să ia măsurile necesare pentru a se pregăti fără întârziere pentru retragerea Regatului Unit în legătură cu legislația privind omologarea de tip, prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare în a treia zi de la publicare.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament completează Directiva 2007/46/CE, Regulamentul (UE) nr. 167/2013, Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și Regulamentul (UE) 2016/1628 prin stabilirea de dispoziții speciale pentru omologarea UE de tip și introducerea pe piață a vehiculelor, a sistemelor, a componentelor și a unităților tehnice separate care au primit omologare de tip de la autoritatea de omologare a Regatului Unit înainte de ziua în care legislația Uniunii încetează să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acesteia (denumită în continuare „autoritatea de omologare de tip din Regatul Unit”).

Articolul 2

Domeniul de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică vehiculelor, sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care intră sub incidența Directivei 2007/46/CE, a Regulamentului (UE) nr. 167/2013, a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 sau a Regulamentului (UE) 2016/1628 și a tipurilor lor care au fost omologate de autoritatea de omologare de tip din Regatul Unit în temeiul acestor acte sau a oricăror acte enumerate la Anexa IV din Directiva 2007/46/CE sau al oricărui act abrogat prin aceste acte.

2. Referirile la unitățile tehnice separate în temeiul prezentului regulament se înțeleg ca vizând referirile la motoare în temeiul Regulamentului (UE) 2016/1628.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (1) „autoritate de omologare de tip a Uniunii” înseamnă o autoritate de omologare de tip a unui stat membru altul decât Regatul Unit;

- (2) „omologare de tip a Regatului Unit” înseamnă o homologare UE sau CE de tip acordată de autoritatea de homologare de tip din Regatul Unit;
- (3) „omologare de tip a Uniunii” înseamnă o homologare UE de tip acordată de o autoritate de homologare de tip a Uniunii în conformitate cu prezentul Regulament.

Articolul 4

Cererea privind o homologare de tip a Uniunii

1. Prin derogare de la articolul 6 alineatul (6) din Directiva 2007/46/CE, articolul 21 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, articolul 26 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și articolul 20 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/1628, producătorul care deține o homologare de tip a Regatului Unit care nu și-a pierdut valabilitatea în temeiul articolului 17 din Directiva 2007/46/CE, articolului 32 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, articolului 37 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 sau articolului 30 din Regulamentul (UE) 2016/1628, poate solicita unei autorități de homologare de tip a Uniunii o homologare a Uniunii de același tip, înainte de ziua în care legislația Uniunii încetează să se aplice în Regatul Unit și pe teritoriul acestuia.
2. Pentru a fi omologat, tipul trebuie să respecte cel puțin cerințele privind introducerea pe piață, înregistrarea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate noi, aplicabile la momentul intrării în vigoare a omologării de tip a Uniunii.
3. Prin depunerea cererii în temeiul alineatului (1), producătorul plătește onorariile adecvate pentru orice cheltuială rezultată din exercitarea competențelor și îndeplinirea obligațiilor autorității de homologare de tip a Uniunii în legătură cu omologarea de tip a Uniunii.

Articolul 5

Condițiile de acordare a unei omologări de tip a Uniunii și efectele acesteia

1. Prin derogare de la articolul 8 alineatul (2), articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 10 alineatele (1) și (2) din Directiva 2007/46/CE, articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, articolul 7 alineatul (2) și articolul 18 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/1628, autoritatea de homologare de tip a Uniunii care a primit o cerere în conformitate cu articolul 4 din prezentul regulament poate acorda o homologare de tip a Uniunii cu privire la un vehicul, un sistem, o componentă sau o unitate tehnică separată în cazul în care, din momentul în care omologarea intră în vigoare, respectivul tip îndeplinește cel puțin toate cerințele aplicabile pentru introducerea pe piață, înregistrarea sau punerea în funcțiune a vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice separate noi.
2. În măsura în care nu sunt aplicabile noi cerințe și fără a aduce atingere alineatului (3), omologarea de tip a Uniunii se poate acorda pe baza acelorași rapoarte de încercare folosite anterior pentru acordarea unei omologări de tip a Regatului Unit în conformitate cu dispozițiile aplicabile, indiferent dacă serviciul tehnic care a emis raportul de încercare a fost desemnat și notificat de statul membru al omologării de tip a Uniunii în conformitate cu

Directiva 2007/46/CE, Regulamentul (UE) nr. 167/2013, Regulamentul (UE) nr. 168/2013 sau Regulamentul (UE) 2016/1628, chiar după ce legislația Uniunii încetează să se mai aplice în Regatul Unit și pe teritoriul acestuia.

3. Înainte de acordarea unei omologări de tip a Uniunii, autoritatea de omologare de tip a Uniunii poate solicita repetarea testelor specifice. În acest caz, testul trebuie efectuat de un serviciu tehnic desemnat și notificat de statul membru al autorității de omologare de tip a Uniunii în conformitate cu Directiva 2007/46/CE, Regulamentul (UE) nr. 167/2013, Regulamentul (UE) nr. 168/2013 sau Regulamentul (UE) 2016/1628.

4. Tipul omologat în conformitate cu alineatul (1) primește un certificat de omologare de tip a UE cu un număr alcătuit din numărul distinctiv al statului membru a cărui autoritate de omologare de tip a Uniunii a acordat omologarea de tip a Uniunii și numărul actului aplicabil menționat la articolul 2 alineatul (1). Tipul omologat include, de asemenea, numărul ultimului act de modificare care conține cerințele pentru omologarea de tip în conformitate cu care se acordă omologarea de tip a Uniunii. În cazul vehiculelor, la secțiunea „Mențiuni”, certificatul de omologare de tip și certificatul de conformitate conțin mențiunea „Omologat de tip anterior ca” și menționează numărul certificatului de omologare de tip primit în urma omologării de tip a Regatului Unit. În cazul sistemelor, al componentelor sau al unităților tehnice separate, certificatul de omologare de tip conține mențiunea „Omologat de tip anterior și marcat ca” și menționează marcajul primit în urma omologării de tip a Regatului Unit.

5. Omologarea de tip a Uniunii intră în vigoare în ziua acordării sau la o dată ulterioară stabilită prin aceasta. Omologarea de tip a Regatului Unit devine nevalabilă cel târziu în ziua în care intră în vigoare omologarea de tip a Uniunii.

6. Omologarea de tip a Uniunii se consideră o omologare CE sau UE de tip în sensul Directivei 2007/46/CE sau al oricărui act enumerat în anexa IV la respectiva directivă, Regulamentul (UE) nr. 167/2013, Regulamentul (UE) nr. 168/2013 sau Regulamentul (UE) 2016/1628. Toate dispozițiile respectivelor acte de la care nu se derogă prin prezentul regulament continuă să se aplice. Autoritatea de omologare de tip a Uniunii își asumă întreaga responsabilitate pentru obligațiile apărute în urma omologării de tip a Uniunii.

De asemenea, începând de la data intrării în vigoare a omologării de tip a Uniunii, autoritatea de omologare de tip a Uniunii exercită toate competențele și îndeplinește toate obligațiile autorității de omologare de tip din Regatul Unit cu privire la toate vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate produse pe baza omologării de tip a Regatului Unit și deja introduse pe piață, înregistrate sau în funcțiune în Uniune. Acest lucru nu acoperă nicio responsabilitate pentru vreun act sau omisiune care îi poate fi atribuită autorității de omologare de tip din Regatul Unit.

Articolul 6

Autoritatea de omologare de tip a Uniunii responsabilă pentru vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate de tipuri neomologate în temeiul prezentului regulament

1. La solicitarea omologării de tip conform articolului 4, producătorul trebuie să solicite respectivei autorități de omologare de tip a Uniunii să preia obligațiile autorității omologării de tip din Regatul Unit pentru vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate introduse pe piață, înregistrate sau în funcțiune în Uniune în temeiul omologărilor de tip din Regatul Unit care au devenit nevalabile în temeiul articolului 17 din Directiva 2007/46/CE, articolului 32 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013, articolului 37 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 sau al articolului 30 din Regulamentul (UE) 2016/1628 sau pentru care nu se solicită nicio omologare de tip a Uniunii potrivit articolului 5 din prezentul regulament.

Această solicitare se face pentru toate vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate bazate pe omologările de tip ale Regatului Unit deținute de producător care au fost acordate după 1 ianuarie 2008 în situația în care producătorul nu prezintă autorității de omologare de tip a Uniunii dovada că a încheiat un acord cu o altă autoritate de omologare de tip a Uniunii care acoperă respectivele vehicule, sisteme, componente și unități tehnice separate.

2. Autoritatea de omologare de tip a Uniunii poate acorda o omologare de tip a Uniunii în conformitate cu articolul 5 doar după ce a acceptat cererea întocmită în temeiul alineatului (1) și după ce producătorul a convenit să acopere costurile pe care le poate suporta respectiva autoritate de omologare de tip a Uniunii drept rezultat al exercitării competențelor sale și al îndeplinirii obligațiilor sale cu privire la vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate respective.

3. După acceptarea cererii menționate la alineatul (1) și emiterea omologării de tip a Uniunii în conformitate cu articolul 5, autoritatea de omologare de tip a Uniunii exercită toate competențele și îndeplinește toate obligațiile autorității de omologare de tip din Regatul Unit cu privire la toate vehiculele, sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate produse în temeiul omologărilor de tip din Regatul Unit menționate la alineatul (1) privind rechemările, informațiile privind reparațiile și întreținerea și controalele de conformitate în funcțiune. Acest lucru nu acoperă nicio responsabilitate pentru vreun act sau omisiune care îi pot fi atribuite autorității de omologare de tip din Regatul Unit.

4. Autoritatea de omologare de tip a Uniunii informează autoritățile de omologare de tip ale celorlalte state membre și Comisia cu privire la tipurile pentru care a acceptat să preia obligațiile autorității de omologare de tip din Regatul Unit în conformitate cu alineatul (1).

Articolul 7

Intrarea în vigoare și aplicarea

Prezentul regulament intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele