COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.6.2018
COM(2018) 397 final

2018/0220 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

complétant la législation de l'UE en matière de réception par type en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union

(texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justifications et objectifs de la proposition

Le Royaume-Uni a notifié le 29 mars 2017 son intention de se retirer de l'Union en vertu de l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Cela signifie que, à moins qu'un accord de retrait ratifié n'établisse une autre date, tous les droits primaire et secondaire de l'Union cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni à compter du 30 mars 2019 («date de retrait»). Le Royaume-Uni deviendra alors un pays tiers.

Sous réserve de toute disposition transitoire pouvant figurer dans un éventuel accord de retrait, le cadre législatif de l'UE régissant l'homologation d'un certain nombre de produits ne s'appliquera plus au Royaume-Uni à la date de retrait, notamment:

- la directive 2007/46/CE concernant la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques (remplacée par un règlement applicable à compter du 1er septembre 2020);
- le règlement (UE) nº 168/2013 concernant la réception par type des véhicules à deux et trois roues et des quadricycles;
- le règlement (UE) nº 167/2013 concernant la réception par type des véhicules agricoles et forestiers; et
- le règlement (UE) 2016/1628 concernant la réception par type des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers.

Cela signifie également que l'autorité de réception du Royaume-Uni cessera d'être une autorité de réception par type de l'UE et ne sera plus en mesure de remplir aucun des pouvoirs et obligations d'une autorité de réception par type au titre de la législation de l'UE. Les constructeurs ayant obtenu des agréments au Royaume-Uni devront donc obtenir de nouvelles homologations auprès des autorités de réception par type des 27 états membres de l'UE, y compris pour les produits déjà en production, afin de garantir le respect de la législation européenne et de conserver l'accès au marché de l'Union.

Alors que le cadre juridique de ces produits fixe des exigences procédurales harmonisant la manière dont les réceptions par type sont accordées dans l'UE, certaines garanties empêchent les constructeurs concernés de prendre les mesures nécessaires pour assurer la conformité réglementaire et la continuité des activités après l'expiration de l'acquis communautaire applicable au Royaume-Uni.

Par exemple, le système européen de réception par type permet aux constructeurs de choisir librement l'autorité chargée de l'homologation à laquelle ils soumettent leurs demandes. Cependant, il ne permet pas le changement de cette autorité une fois qu'une homologation a été accordée et il n'est pas possible pour une autorité de modifier l'approbation émise par une autre autorité. De même, la législation relative à la réception par type exige qu'une autorité chargée de l'homologation n'accepte que les rapports de tests des services techniques de l'État membre concerné, celui-ci ayant été préalablement désigné et notifié à la Commission. En outre, le système de réception par type a pour principe fondamental qu'un produit ne peut être homologué que par rapport aux exigences applicables aux nouveaux types (par opposition aux véhicules neufs) au moment où l'homologation est accordée. Enfin, une fois que l'autorité de réception par type du Royaume-Uni aura cessé d'être une autorité de réception par type de

l'UE, elle ne pourra plus assurer la conformité de la production et du service des produits déjà en circulation. Une autorité en charge de la réception par type est également nécessaire pour le rappel d'un produit qui n'est pas conforme aux exigences en matière de sécurité ou d'environnement.

Ces problèmes créent une incertitude juridique importante pour les constructeurs soumettant leurs demandes de réception par type au Royaume-Uni. La présente proposition vise à y remédier en modifiant temporairement et de manière très ciblée les règles existantes pour permettre aux constructeurs concernés d'obtenir de nouvelles approbations de l'UE à 27 qui remplacent les produits britanniques existants. La proposition:

- autorise explicitement les constructeurs concernés à demander à une autorité de réception de type de l'UE à 27 de nouvelles homologations pour des types existants;
- permet de ne pas répéter les contrôles qui étayent les homologations britanniques, au cas où le service technique n'a pas été désigné et notifié auparavant par l'autorité d'homologation d'un État membre de l'UE à 27;
- prévoit que de telles homologations peuvent être accordées si les exigences relatives aux nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes sont remplies et plutôt que celles relatives aux nouveaux types;
- propose d'aider à identifier de nouvelles autorités d'homologation pour les produits déjà sur le marché avant le retrait, afin d'éviter qu'aucune autorité ne soit chargée d'effectuer des contrôles de conformité en service ou d'émettre un éventuel rappel.

Les dispositions proposées dans la proposition ne réduiront pas les exigences en matière de sécurité ou de performance environnementale des véhicules, des systèmes, des composants ou des entités techniques distinctes. Elle n'accordera aucun avantage aux constructeurs ayant une homologation de type britannique, par rapport aux constructeurs ayant une homologation d'un État membre de l'UE à 27. Au contraire, l'initiative permettra simplement aux constructeurs de continuer à produire leurs produits dans le respect des exigences légales applicables sans interrompre leur production existante, ce qui aurait pu avoir des impacts sociaux et économiques importants. En facilitant la conformité des constructeurs avec la législation de l'UE, l'initiative assurera également la protection des consommateurs et des citoyens.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Cette proposition sera lex specialis aux quatre actes énumérés dans son champ d'application uniquement dans la mesure où elle en dévie; les dispositions générales de ces actes continueront autrement à s'appliquer. Cette proposition est donc pleinement compatible avec la législation existante.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Cette proposition est pleinement conforme au mandat du Conseil concernant les négociations avec le Royaume-Uni sur son retrait de l'Union.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La proposition est fondée sur l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Étant donné que l'acte proposé compléterait quatre actes de l'Union et modifierait leur contenu, cela ne pourrait être réalisé que par une action au niveau de l'Union et non par une action au niveau des États membres.

- **Proportionnalité**

La proposition est considérée comme proportionnée car elle prévoit les modifications juridiques nécessaires et, en même temps, n'excède pas ce qui est nécessaire pour permettre aux constructeurs ayant une réception par type au Royaume-Uni de se conformer à la législation de réception par type. Elle prévoit les conditions juridiques nécessaires pour maintenir, dans la mesure du possible, des conditions de concurrence équitables entre les constructeurs.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que la loi définit des règles spécifiques pour traiter une situation très spécifique et ponctuelle, elle ne modifiera exceptionnellement pas ces actes, mais s'appliquera en tant qu'acte autonome pour une durée limitée. Comme trois des actes concernés sont des règlements et l'autre une directive (qui sera bientôt remplacée par un règlement applicable à compter du 1er septembre 2020), un règlement semble être la seule forme d'acte adéquate, qui autorise les États membres à déroger aux dispositions des règles générales pertinentes applicables par ailleurs. Un règlement répond également au mieux à l'urgence de la question.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES ET DES ÉTUDES D'INCIDENCE

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Non applicable.

- **Consultation des parties prenantes**

Les défis de réception par type liés au retrait du Royaume-Uni de l'UE ont été soulevés et discutés lors de plusieurs réunions avec les États membres. Ils ont également été portés à l'attention de la Commission par les constructeurs et les associations les représentant.

Les parties prenantes ont eu la possibilité de donner leur avis sur l'initiative via le portail «Mieux légiférer» de la Commission européenne.

Pendant la période de rétroaction du 26 avril 2018 au 10 mai 2018, 15 parties prenantes ont formulé des commentaires, parmi lesquels neuf associations d'acteurs européens, trois associations britanniques, deux constructeurs et un citoyen. L'intention de créer une plus grande certitude juridique a généralement été appréciée. Plusieurs commentaires concernaient des questions de coopération horizontale pour tous les types de marchandises, les négociations en cours sur l'accord de retrait et les relations futures de l'Union avec le Royaume-Uni. Les commentaires ont été pris en compte dans la préparation de la proposition, selon le cas.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Commentaires oraux et écrits des constructeurs et des États membres, voir ci-dessus.

Une analyse juridique de la législation sur la réception par type étaye deux avis aux parties prenantes: Orientations aux parties prenantes en matière d'impact de la réception par type des véhicules à moteur du 8 février 2018 et orientations aux parties prenantes en matière d'impact de la réception par type de certains véhicules et moteurs du 28 mars 2018.

- **Analyse d'impact**

  Non applicable.

- **Droits fondamentaux**

  Cette proposition n’a aucune incidence sur la protection des droits fondamentaux.

4. INCIDENCES BUDGÉTAIRES

Non applicable.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d’évaluation et d’information**

  Non applicable.

2018/0220 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

complétant la législation de l'UE en matière de réception par type en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union

(texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

attendu que:

(1) le Royaume-Uni a notifié le 29 mars 2017 son intention de se retirer de l'Union en vertu de l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Cela signifie que, à moins qu'un accord de retrait ratifié ou le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, n'établisse à l'unanimité une autre date, le droit de l'Union cessera de s'appliquer au Royaume-Uni à partir du 30 mars 2019. Le Royaume-Uni deviendra alors un pays tiers.

(2) Un cadre législatif global de réception par type de l'UE a été établi par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil[1], le règlement (UE) nº 167/2013 du Parlement européen et du Conseil[2], le règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil[3] et le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil[4].

---

1 La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 261 du 9.10.2007, p. 1).

2 Le règlement (UE) nº 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

3 Le règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

4 Le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) nº 1024/2012 et (UE) nº 167/2013, et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 53).

(3) Ces actes laissent aux constructeurs le choix de l'autorité auprès de laquelle ils peuvent obtenir une réception par type leur permettant de mettre des produits sur le marché dans tous les États membres.

(4) Le retrait du Royaume-Uni de l'Union aurait pour effet, en l'absence de dispositions particulières, que les réceptions par type précédemment accordées par l'autorité d'homologation du Royaume-Uni ne puissent plus garantir l'accès au marché de l'Union. De telles homologations sont également détenues par des constructeurs établis dans les États membres autres que le Royaume-Uni. Alors que les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes homologués par le Royaume-Uni peuvent être mis sur le marché de l'Union jusqu'à ce que le droit de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni, il est nécessaire d'établir des dispositions spéciales pour faciliter la mise sur le marché de l'Union de ces produits après cette date.

(5) Actuellement, la législation de l'Union ne prévoit pas la possibilité de ré-homologuer les types déjà homologués ailleurs dans l'Union. Toutefois, les constructeurs doivent être en mesure de poursuivre la production des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes auparavant sur la base d'homologations délivrées par le Royaume-Uni et de continuer à commercialiser ces produits sur le marché de l'Union. Il est donc nécessaire de permettre aux constructeurs d'obtenir de nouvelles homologations délivrées par les autorités des États membres de l'Union autres que le Royaume-Uni.

(6) Le présent règlement doit également garantir que les constructeurs conservent la plus grande liberté de choix de la nouvelle autorité d'homologation. En particulier, ce choix du constructeur ne doit pas dépendre du consentement de l'autorité de réception par type du Royaume-Uni ni de l'existence d'arrangements quelconques entre l'autorité du Royaume-Uni et la nouvelle autorité.

(7) Afin d'assurer la sécurité juridique nécessaire à toutes les parties concernées et de garantir des conditions équitables pour les constructeurs, il est nécessaire d'établir, de manière transparente, des conditions égales applicables dans tous les États membres.

(8) Afin de permettre la poursuite de la production et la mise sur le marché de véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes, les exigences auxquelles ces types doivent satisfaire pour être approuvés par l'autorité d'un des États membres de l'Union autres que le Royaume-Uni devraient être celles applicables à la mise sur le marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes et non celles applicables à des types nouveaux.

(9) Les exigences relatives aux nouveaux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes sont également applicables aux constructeurs détenteurs d'homologations délivrées par les États membres autres que le Royaume-Uni. Fixer les mêmes exigences pour l'homologation des types en vertu du présent règlement et pour la mise sur le marché de véhicules neufs, des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes vise donc à assurer l'égalité de traitement des constructeurs touchés par le retrait du Royaume-Uni et ceux titulaires d'homologations délivrées par des États membres autres que le Royaume-Uni.

(10) Rien dans le présent règlement ne doit empêcher le constructeur d'un véhicule de demander volontairement l'homologation de l'Union pour un type de véhicule précédemment homologué au Royaume-Uni contre certaines exigences applicables aux nouveaux types de systèmes, composants ou entités techniques distinctes lorsque le type de véhicule reste par ailleurs identique à celui homologué au Royaume-Uni.

(11) Les homologations demandées pour des types de véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes entièrement nouveaux ne doivent pas entrer dans le champ d'application du présent règlement.

(12) Les réceptions par type délivrées sur la base du présent règlement doivent pouvoir se fonder sur des rapports de tests déjà présentés aux fins de l'obtention des homologations au Royaume-Uni, où les exigences qui constituent la base de ces rapports n'ont pas changé. Afin de permettre une telle utilisation continue des rapports de tests délivrés par le service technique notifié par le Royaume-Uni, le présent règlement doit prévoir une dérogation à l'exigence selon laquelle ce service technique doit être désigné par l'autorité chargée de l'homologation et notifié à la Commission. Afin de couvrir également le moment où le droit de l'Union a cessé de s'appliquer au Royaume-Uni, le présent règlement doit également prévoir une dérogation aux exigences spécifiques concernant la désignation et la notification des services techniques des pays tiers.

(13) En parallèle, étant donné que les autorités en charge de la réception par type doivent assumer l'entière responsabilité des nouvelles homologations qu'elles accordent, elles doivent avoir le pouvoir discrétionnaire d'exiger que de nouveaux tests soient effectués pour tout élément de l'homologation qu'elles jugent approprié.

(14) Dans la mesure où cet acte n'en dispose pas autrement, les règles générales européennes relatives à la réception par type doivent continuer à s'appliquer.

(15) Il convient de noter que le rôle attribué aux autorités compétentes en matière de réception par type ne se limite pas à la production ou à la mise sur le marché d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique distincte mais s'étale sur plusieurs années après la mise sur le marché de ces produits. Ceci s'applique notamment aux obligations de conformité en service pour les véhicules relevant de la directive 2007/46/CE et aux obligations d'information en matière de réparation et d'entretien, aux rappels potentiels de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes relevant de la directive 2007/46/CE, du règlement (UE) nº 167/2013, du règlement (UE) nº 168/2013 ou du règlement (UE) 2016/1628. Il est donc nécessaire que l'autorité qui accorde l'homologation conformément au présent règlement assume également ces obligations en ce qui concerne les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes du même type et déjà mis sur le marché dans l'Union sur la base de la réception par type accordée au Royaume-Uni pour garantir l'existence d'une autorité responsable de l'homologation.

(16) Pour les mêmes raisons, il est également nécessaire qu'une autorité d'homologation de l'Union assume certaines obligations en ce qui concerne les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes qui ont été mis sur le marché dans l'Union sur la base des homologations délivrées par le Royaume-Uni qui ne sont plus valables en vertu de l'article 17 de la directive 2007/46/CE, de l'article 32 du règlement (UE) nº 167/2013, de l'article 37 du règlement (UE) nº 168/2013 ou de l'article 30 du règlement (UE) 2016/1628 ou pour lesquels aucune réception par type n'est demandée au titre du présent règlement. Afin de garantir l'existence d'une autorité compétente en matière de réception par type, les constructeurs doivent être tenus de demander à l'autorité qui homologue les types préalablement approuvés au Royaume-Uni d'assumer des obligations concernant les rappels, les informations de réparation et de maintenance et les contrôles de conformité en service relatifs à ses véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes basés sur d'autres types et déjà mis sur le marché de l'Union. Afin de limiter l'étendue des obligations assumées par

l'autorité de réception par type de l'Union, celles-ci ne doivent concerner que les produits sur la base des réceptions par type du Royaume-Uni accordées après le 1er janvier 2008.

(17) Étant donné l'objectif du présent règlement, à savoir compléter la directive 2007/46/CE, le règlement (UE) nº 167/2013, le règlement (UE) nº 168/2013 et le règlement (UE) 2016/1628, comportant des règles particulières relatives au retrait du Royaume-Uni de l'Union, il ne peut être réalisé par les États membres mais peut, en raison de l'ampleur et des effets de ces règles, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union pouvant adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'il est énoncé dans ledit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(18) Afin de permettre aux constructeurs de prendre sans délai les mesures nécessaires pour se préparer au retrait du Royaume-Uni en ce qui concerne la législation relative à la réception par type, le présent règlement doit entrer en vigueur le troisième jour suivant sa publication,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier
Champ d'action

Le présent règlement complète la directive 2007/46/CE, le règlement (UE) nº 167/2013, le règlement (UE) nº 168/2013 et le règlement (UE) nº 2016/1628 en instituant des dispositions particulières pour la réception par type dans l'UE et la mise sur le marché dans l'UE des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes homologués par l'autorité compétente en matière de réception par type du Royaume-Uni avant le jour où le droit de l'Union cesse de s'appliquer du Royaume-Uni («autorité de réception par type du Royaume-Uni»).

Article 2
Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes relevant du champ d'application de la directive 2007/46/CE, du règlement (UE) nº 167/2013, du règlement (UE) nº 168/2013 ou du règlement (UE) nº 2016/1628 et de leurs types approuvés par l'autorité britannique en matière de réception par type sur la base de ces actes ou de tout acte visé à l'annexe IV de la directive 2007/46/CE ou de tout acte abrogé par ces actes.

2. Les références à des unités techniques distinctes au sens du présent règlement s'entendent comme couvrant les références aux moteurs en vertu du règlement (UE) 2016/1628.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent:

1) «Autorité de réception par type de l'Union» signifie une autorité d'homologation par type d'un État membre autre que le Royaume-Uni;

2) «Réception par type du Royaume-Uni» signifie une réception par type européenne ou communautaire accordée par l'autorité d'homologation par type du Royaume-Uni;

3) «Réception par type de l'Union» signifie une réception par type européenne accordée par une autorité de réception par type de l'Union conformément au présent règlement.

Article 4

Demande de réception par type de l'Union

1. Par dérogation à l'article 6, paragraphe 6, de la directive 2007/46/CE, à l'article 21, paragraphe 2, du règlement (UE) 167/2013, à l'article 26, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 168/2013 et à l'article 20, paragraphe 1 du règlement (UE) nº 2016/1628, un constructeur détenant une réception par type au Royaume-Uni qui n'est pas devenue caduque en vertu de l'article 17 de la directive 2007/46/CE, de l'article 32 du règlement (UE) nº 167/2013, de l'article 37 du règlement (UE) nº 168/2013 ou de l'article 30 du règlement (UE) 2016/1628 peut, avant le jour où le droit de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni, demander à une autorité de réception par type de l'Union une homologation du même type.

2. Pour être agréé, le type doit satisfaire au moins aux exigences relatives à la mise sur le marché, à l'immatriculation ou à la mise en service des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes neufs en vigueur au moment où la réception par type de l'Union entre en vigueur.

3. En présentant la demande conformément au paragraphe 1, le constructeur est tenu de payer des frais adéquats pour tous les coûts résultant de l'exercice des pouvoirs et de l'exécution des obligations de l'autorité de réception par type de l'Union relative à la réception par type de l'Union.

Article 5

Conditions d'octroi d'une réception par type de l'Union et ses effets

1. Par dérogation à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 9, paragraphe 1, point a) et aux paragraphes 1 et 2 de l'article 10 de la directive 2007/46/CE, à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 167/2013, à l'article 7, paragraphes 2 et 18, du règlement (UE) nº 168/2013 et à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 2016/1628, l'autorité de réception par type de l'Union qui a reçu une demande conformément à l'article 4 du présent règlement peut accorder une réception par type de l'Union pour un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte si ce type répond, au moment où l'agrément prend effet, au moins à toutes les exigences applicables à la mise sur le marché, l'enregistrement ou en la mise en service de nouveaux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes.

2. Dans la mesure où aucune nouvelle exigence n'est applicable et sans préjudice du paragraphe 3, la réception par type de l'Union peut être accordée sur la base des mêmes rapports de tests que ceux précédemment utilisés pour l'octroi de la réception par type au Royaume-Uni conformément aux dispositions applicables, indépendamment du fait que le service technique ayant délivré le rapport de tests a été désigné et notifié par l'État membre de l'Union, conformément à la directive 2007/46/CE, au règlement (UE) nº 167/2013, au

règlement (UE) nº 168/2013 ou du règlement (UE) 2016/1628, même après que le droit de l'Union a cessé de s'appliquer au Royaume-Uni.

3. Avant d'accorder une réception par type de l'Union, l'autorité d'homologation de l'Union peut demander la répétition de tests spécifiques. Dans ce cas, les tests doivent être effectués par un service technique désigné et notifié par l'État membre de l'autorité de réception par type de l'Union conformément à la directive 2007/46/CE, au règlement (UE) nº 167/2013, au règlement (UE) nº 168/213 ou au règlement (UE) 2016/1628.

4. Le type homologué conformément au paragraphe 1 reçoit un certificat de d'homologation de l'UE comportant un numéro distinctif de l'État membre dont l'autorité de réception par type a délivré l'homologation de l'Union et le numéro de l'acte applicable visé à l'article 2, paragraphe 1. Il comporte également le numéro du dernier acte modificatif contenant les exigences de l'homologation conformément auxquelles la réception par type de l'Union est accordée. Pour les véhicules, le certificat de réception et le certificat de conformité doivent, sous la mention «Remarques:», indiquer la mention «Précédemment homologué» et se référer au numéro du certificat d'homologation reçu suite à la réception par type du Royaume-Uni. Pour les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes, le certificat de réception par type doit comporter la mention "Précédemment homologué et marqué comme» et se référer au marquage reçu après la réception par type accordée par le Royaume-Uni.

5. La réception par type de l'Union prend effet le jour de son octroi ou à une date ultérieure, déterminée dans le présent règlement. La réception par type du Royaume-Uni devient invalide au plus tard à compter de la date d'entrée en vigueur de la réception par type de l'Union.

6. Une réception par type de l'Union est considérée comme une réception communautaire ou européenne au sens de la directive 2007/46/CE ou de tout acte énuméré à l'annexe IV de ladite directive, du règlement (UE) nº 167/2013, du règlement (UE) nº 168/2013 ou du règlement (UE) 2016/1628. Toutes les dispositions de ces actes qui ne sont pas dérogées au présent règlement restent applicables. L'autorité d'homologation de l'Union assume l'entière responsabilité des obligations découlant de la réception par type de l'Union.

À compter de la date d'effet de la réception par type de l'Union, l'autorité d'homologation de l'Union exerce également tous les pouvoirs et s'acquitte de toutes les obligations de l'autorité de réception par type du Royaume-Uni relative aux véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes produites sur la base de l'homologation britannique et déjà mis sur le marché, immatriculés ou en service dans l'Union. Cela ne couvre aucune responsabilité pour tout acte ou omission imputable à l'autorité de réception par type du Royaume-Uni.

Article 6

Autorité de réception par type de l'Union responsable des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes des types non agréés au titre du présent règlement

1. Lorsqu'il demande l'homologation en application de l'article 4, le constructeur demande à l'autorité d'homologation de l'Union en question de prendre en charge les obligations de

l'autorité britannique en matière de réception des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes mis sur le marché, ou en service dans l'Union, sur la base des réceptions par type du Royaume-Uni devenues invalides conformément à l'article 17 de la directive 2007/46/CE, à l'article 32 du règlement (UE) nº 167/2013, à l'article 37 du règlement (UE) nº 168/2013 ou à l'article 30 du règlement (UE) 2016/1628, ou pour lesquels aucune réception par type par l'Union n'est demandée au titre de l'article 5 du présent règlement.

Cette demande doit être faite pour tous les véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes sur la base des réceptions par type britanniques détenues par le constructeur qui ont été accordées après le 1er janvier 2008, sauf si le constructeur présente une preuve à l'autorité de réception par type de l'Union avec une autre autorité de réception par type de l'Union couvrant ces véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes.

2. L'autorité de réception par type de l'Union ne peut accorder une réception par type de l'Union conformément à l'article 5 qu'après avoir accepté la demande faite conformément au paragraphe 1 et après que le constructeur a accepté de couvrir les coûts que l'autorité d'homologation résultant de l'exercice de ses pouvoirs et de ses obligations à l'égard des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes concernés.

3. Après avoir accepté la demande visée au paragraphe 1 et délivré la réception par type de l'Union conformément à l'article 5, l'autorité d'homologation de l'Union exerce tous les pouvoirs et s'acquitte de toutes les obligations de l'autorité britannique en ce qui concerne tous les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes produits sur la base des réceptions par type britanniques visées au paragraphe 1 relatives aux rappels, informations de réparation et de maintenance et contrôles de conformité en service. Cela ne couvre aucune responsabilité pour tout acte ou omission imputable à l'autorité de réception par type du Royaume-Uni.

4. L'autorité de réception par type de l'Union informe les autorités d'homologation des autres États membres et la Commission des types pour lesquels elle a accepté de prendre en charge les obligations de l'autorité d'homologation britannique conformément au paragraphe 1.

Article 7

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication *au Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*