



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 5 giugno 2018
(OR. en)

9716/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0220 (COD)**

**ENT 103
MI 419
ENV 401
AGRI 266
CODEC 955**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	4 giugno 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 397 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che integra la legislazione dell'UE in materia di omologazione in relazione al recesso del Regno Unito dall'Unione

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 397 final.

All.: COM(2018) 397 final



Bruxelles, 4.6.2018
COM(2018) 397 final

2018/0220 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che integra la legislazione dell'UE in materia di omologazione in relazione al recesso del
Regno Unito dall'Unione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Il 29 marzo 2017, il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del Trattato sull'Unione europea. Ciò significa che, se un accordo di recesso ratificato non avrà fissato un'altra data, il 30 marzo 2019 (in prosieguo "la data di recesso") tutto il diritto primario e secondario dell'Unione cesserà di applicarsi al Regno Unito, il quale diventerà quindi un paese terzo.

Fatte salve eventuali disposizioni transitorie contenute in un eventuale accordo di recesso, a partire dalla data di recesso non sarà più applicabile nel Regno Unito il quadro legislativo dell'UE in materia di omologazione di un certo numero di prodotti e in particolare:

- la direttiva 2007/46/CE, relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (che sarà sostituita da un regolamento applicabile a partire dal 1° settembre 2020);
- il regolamento (UE) n. 168/2013, relativo all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli;
- il regolamento (UE) n. 167/2013, relativo all'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, e
- il regolamento (UE) 2016/1628, relativo all'omologazione dei motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali.

Ciò significa anche che l'autorità di omologazione britannica cesserà di essere un'autorità di omologazione dell'UE e non sarà più in grado di esercitare i poteri e adempiere gli obblighi di un'autorità di omologazione ai sensi della legislazione dell'UE. Pertanto, i costruttori che in passato hanno ottenuto omologazioni nel Regno Unito dovranno ottenere nuove omologazioni dalle autorità di omologazione dell'UE-27, anche per i prodotti già in produzione, al fine di mantenere la conformità dei loro prodotti con la legislazione dell'UE e continuare ad avere accesso al mercato dell'Unione.

Il quadro giuridico relativo a tali prodotti stabilisce requisiti procedurali volti ad armonizzare il modo in cui le omologazioni sono rilasciate in tutta l'UE, tuttavia esso prevede alcune tutele che rendono difficile, per i costruttori interessati, adottare le misure necessarie per garantire la conformità alle norme e la continuità operativa anche dopo che l'acquis dell'UE cesserà di applicarsi al Regno Unito.

Ad esempio, il sistema di omologazione dell'UE consente ai costruttori di scegliere liberamente l'autorità di omologazione a cui presentare la domanda di omologazione. Tuttavia, esso non consente al costruttore di cambiare autorità di omologazione una volta che l'omologazione è stata rilasciata e a un'autorità di omologazione di modificare l'omologazione rilasciata da un'altra autorità. Parimenti, ai sensi della legislazione dell'UE in materia di omologazione le autorità di omologazione possono accettare soltanto le relazioni di prova provenienti dai servizi tecnici che lo Stato membro cui l'autorità appartiene ha già designato e notificato alla Commissione. Inoltre, uno dei principi fondamentali del sistema di omologazione è che un prodotto può essere omologato unicamente rispetto ai requisiti applicabili ai nuovi tipi (e non ai nuovi veicoli) al momento in cui l'omologazione viene rilasciata. Infine, una volta che l'autorità di omologazione britannica avrà cessato di essere

un'autorità di omologazione dell'UE, essa non potrà più garantire la conformità della produzione e la conformità in servizio dei prodotti già in circolazione. Un'autorità di omologazione competente è necessaria anche per il richiamo di un prodotto che non è conforme ai requisiti ambientali o di sicurezza.

Tutte queste difficoltà danno luogo a una considerevole incertezza giuridica per i costruttori con omologazioni rilasciate dal Regno Unito. La presente proposta è intesa a porre rimedio a tali difficoltà modificando in via temporanea e in modo molto mirato le norme in vigore per consentire ai costruttori interessati di ottenere per i loro prodotti nuove omologazioni, rilasciate nell'UE-27, che sostituiscano quelle rilasciate nel Regno Unito. La proposta:

- consente espressamente ai costruttori interessati di rivolgersi a un'autorità di omologazione dell'UE-27 per ottenere nuove omologazioni per tipi di prodotti esistenti;
- evita che le prove su cui si basano le omologazioni rilasciate nel Regno Unito debbano essere ripetute a causa del fatto che il servizio tecnico non è stato designato e notificato da un'autorità di omologazione dell'UE-27;
- dispone che tali omologazioni possano essere rilasciate se sono soddisfatti i requisiti per i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti invece di quelli per i nuovi tipi;
- contribuisce a individuare nuove autorità di omologazione per i prodotti già immessi nel mercato prima del recesso, onde evitare che non vi sia alcuna autorità competente ad eseguire controlli della conformità in servizio o a disporre eventualmente un successivo richiamo.

Le disposizioni contenute nella proposta non riducono i requisiti previsti in materia di sicurezza o di prestazioni ambientali dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti. L'iniziativa non conferisce alcun vantaggio ai costruttori con omologazioni rilasciate nel Regno Unito rispetto a quelli con omologazioni rilasciate nell'UE-27. Al contrario, le disposizioni proposte si limitano a consentire ai costruttori di continuare a fabbricare i loro prodotti nel rispetto dei requisiti di legge applicabili senza interrompere la loro produzione già in corso, la cui interruzione potrebbe avere gravi conseguenze sociali ed economiche. Inoltre, rendendo più agevole per i costruttori ottemperare alla normativa dell'UE, l'iniziativa garantirà anche la protezione dei consumatori e dei cittadini.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta sarà una *lex specialis* rispetto ai quattro atti normativi elencati sopra solo nella misura in cui essa deroga alle loro disposizioni; per il resto, continueranno ad applicarsi le disposizioni generali di tali atti. La proposta è dunque pienamente conforme alla legislazione in vigore.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La presente proposta è pienamente coerente con il mandato, conferito dal Consiglio, a negoziare con il Regno Unito il recesso di quest'ultimo dall'Unione.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La proposta si fonda sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

L'atto proposto integrerebbe quattro atti normativi dell'Unione e ne modificherebbe il contenuto: un effetto che potrebbe essere conseguito solo mediante un'azione a livello di UE e non mediante un'azione a livello degli Stati membri.

- **Proporzionalità**

La proposta si considera proporzionata in quanto introduce le modifiche normative necessarie e nel contempo non si spinge al di là di quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di consentire ai costruttori con omologazioni rilasciate nel Regno Unito di conformarsi alla normativa in materia di omologazione. Essa prevede le condizioni giuridiche necessarie per mantenere, nella misura del possibile, condizioni di parità tra i costruttori.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Dato che l'atto proposto detta norme specifiche per affrontare una situazione molto specifica e una tantum, in via eccezionale esso non modificherà gli atti esistenti sopraindicati, ma si applicherà come atto autonomo per un periodo di tempo limitato. Dato che tre degli atti in questione sono regolamenti e uno è una direttiva (che a breve sarà sostituita da un regolamento, applicabile a partire dal 1° settembre 2020), il regolamento appare l'unica forma di atto idonea a consentire agli Stati membri di derogare alle norme generali altrimenti applicabili. Inoltre, un regolamento risponde meglio all'urgenza della questione.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non pertinente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La questione delle sfide che il recesso del Regno Unito dall'UE pone per quanto concerne l'omologazione è stata sollevata e discussa nel corso di varie riunioni con rappresentanti degli Stati membri. Inoltre, essa è stata portata all'attenzione della Commissione dai costruttori e dalle associazioni che li rappresentano.

I portatori d'interesse hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni in merito all'iniziativa tramite l'apposita pagina ("Di la tua") del portale "Legiferare meglio" della Commissione europea.

Nel corso di questo periodo di consultazione, dal 26 aprile 2018 al 10 maggio 2018, hanno presentato osservazioni 15 portatori d'interesse, tra i quali nove associazioni europee di portatori d'interesse, tre associazioni del Regno Unito, due costruttori e un cittadino. L'intenzione di garantire una maggiore certezza del diritto ha riscosso un generale apprezzamento. Diversi commenti hanno riguardato questioni di natura orizzontale relative a tutti i tipi di prodotti, i negoziati in corso per l'accordo di recesso e le relazioni future dell'UE con il Regno Unito. I riscontri pervenuti sono

stati presi in considerazione, in quanto pertinenti, ai fini dell'elaborazione della proposta.

- **Assunzione e uso di perizie**

Per quanto riguarda le osservazioni scritte e orali da parte dei costruttori e degli Stati membri, si rimanda a quanto riportato sopra.

Un'analisi giuridica della legislazione in materia di omologazione è alla base di due note per i portatori di interessi: *Guidance to stakeholders on impact on type-approval of motor vehicles*, dell'8 febbraio 2018, e *Guidance to stakeholders on impact on type-approval of certain vehicles and engines*, del 28 marzo 2018.

- **Valutazione d'impatto**

Non pertinente.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non pertinente.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non pertinente.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che integra la legislazione dell'UE in materia di omologazione in relazione al recesso del Regno Unito dall'Unione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,
vista la proposta della Commissione europea,
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,
considerando quanto segue:

- (1) Il 29 marzo 2017, il Regno Unito ha notificato l'intenzione di recedere dall'Unione a norma dell'articolo 50 del trattato sull'Unione europea, il che significa che, se un'altra data non sarà stata stabilita da un accordo di recesso ratificato o dal Consiglio europeo all'unanimità in accordo con il Regno Unito, il 30 marzo 2019 il diritto dell'Unione europea cesserà di applicarsi al Regno Unito, il quale diventerà quindi un paese terzo.
- (2) Un quadro legislativo organico dell'UE in materia di omologazione è stato istituito dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, dal regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio², dal regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio³ e dal regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴.
- (3) Tali atti lasciano ai costruttori la scelta dell'autorità da cui ottenere un'omologazione che consenta loro di immettere prodotti nel mercato in tutti gli Stati membri.

¹ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 261 del 9.10.2007, pag. 1).

² Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).

³ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

⁴ Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53).

- (4) In assenza di qualsiasi disposizione speciale, il recesso del Regno Unito dall'Unione fa sì che le omologazioni rilasciate in precedenza dall'autorità di omologazione del Regno Unito non potrebbero più garantire l'accesso al mercato dell'Unione. Tali omologazioni sono state ottenute anche da costruttori stabiliti in Stati membri diversi dal Regno Unito. I veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti omologati dal Regno Unito possono essere immessi nel mercato dell'Unione fino alla data in cui il diritto dell'Unione cessa di applicarsi al e nel Regno Unito ed è allora necessario stabilire disposizioni speciali al fine di agevolare l'immissione di tali prodotti nel mercato dell'Unione dopo tale data.
- (5) Attualmente la legislazione dell'Unione non prevede la possibilità di omologare nuovamente tipi già omologati in un altro paese dell'Unione. Tuttavia, i costruttori dovrebbero poter continuare la produzione di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti intrapresa sulla base di omologazioni rilasciate in precedenza dal Regno Unito e poter continuare a immettere tali prodotti nel mercato dell'Unione. È pertanto necessario consentire ai costruttori di ottenere nuove omologazioni dalle autorità competenti degli Stati membri dell'Unione diversi dal Regno Unito.
- (6) Il presente regolamento dovrebbe inoltre far sì che i costruttori continuino ad avere la massima libertà possibile di scegliere la nuova autorità di omologazione. In particolare, tale scelta del costruttore non dovrebbe essere subordinata all'assenso dell'autorità di omologazione del Regno Unito o all'esistenza di eventuali accordi tra l'autorità di omologazione del Regno Unito e la nuova autorità di omologazione.
- (7) Al fine di garantire la necessaria certezza giuridica per tutte le parti interessate e assicurare condizioni di parità tra i costruttori, è necessario stabilire, in modo trasparente, condizioni uguali applicabili in tutti gli Stati membri.
- (8) Al fine di consentire la continuità della produzione e dell'immissione nel mercato di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, i requisiti ai quali tali tipi devono essere conformi per essere omologati dall'autorità di uno Stato membro dell'Unione diverso dal Regno Unito dovrebbero essere quelli applicabili all'immissione nel mercato di nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti e non quelli applicabili ai nuovi tipi.
- (9) Analogamente, i requisiti per i nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti sono applicabili ai costruttori che hanno ottenuto omologazioni rilasciate da Stati membri diversi dal Regno Unito. La previsione degli stessi requisiti per l'omologazione di tipi ai sensi del presente regolamento e per l'immissione nel mercato di nuovi veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti mira pertanto a garantire la parità di trattamento tra i costruttori interessati dal recesso del Regno Unito e quelli che hanno ottenuto omologazioni rilasciate da Stati membri diversi dal Regno Unito.
- (10) Nessuna disposizione del presente regolamento dovrebbe impedire al costruttore di un veicolo di richiedere su base volontaria un'omologazione UE per un tipo di veicolo già omologato nel Regno Unito rispetto a taluni requisiti applicabili a nuovi tipi di sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti quando il tipo di veicolo rimane per il resto identico a quello omologato nel Regno Unito.
- (11) Le omologazioni richieste per veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti completamente nuovi non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

- (12) Dovrebbe essere possibile, per le omologazioni rilasciate ai sensi del presente regolamento, basarsi sulle relazioni di prova già presentate al fine di ottenere l'omologazione nel Regno Unito, nei casi in cui i requisiti cui tali relazioni fanno riferimento non siano cambiati. Per permettere di continuare a utilizzare le relazioni di prova emesse dal servizio tecnico notificato dal Regno Unito, è opportuno che il presente regolamento disponga un'esenzione dal requisito che tale servizio tecnico sia stato designato dall'autorità che rilascia l'omologazione e che ciò sia stato notificato alla Commissione. Al fine di coprire anche il periodo in cui il diritto dell'Unione ha cessato di applicarsi al e nel Regno Unito, è anche opportuno che il presente regolamento disponga un'esenzione dai requisiti specifici relativi alla designazione e alla notifica dei servizi tecnici di paesi terzi.
- (13) Allo stesso tempo le autorità di omologazione, dovendo essere pienamente responsabili delle nuove omologazioni che rilasciano, dovrebbero avere la facoltà di richiedere l'esecuzione di nuove prove riguardo a qualsiasi elemento per il quale le ritengano opportune ai fini dell'omologazione.
- (14) Se non diversamente disposto dal presente atto, le norme generali in materia di omologazione UE dovrebbero continuare ad applicarsi.
- (15) Si dovrebbe tener conto del fatto che il ruolo attribuito alle autorità di omologazione non si esaurisce con la produzione o con l'immissione nel mercato di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente, ma si estende per diversi anni dopo l'immissione nel mercato di tali prodotti. Ciò vale in particolare per quanto riguarda gli obblighi di conformità in servizio per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2007/46/CE e per quanto riguarda gli obblighi in materia di informazioni sulla riparazione e la manutenzione e i possibili richiami dei veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2007/46/CE, del regolamento (UE) n. 167/2013, del regolamento (UE) n. 168/2013 o del regolamento (UE) 2016/1628. È quindi necessario che l'autorità che rilascia l'omologazione a norma del presente regolamento si assuma tali obblighi anche in relazione a veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti basati sullo stesso tipo e già immessi nel mercato dell'Unione sulla base di un'omologazione concessa nel Regno Unito, onde garantire che vi sia un'autorità di omologazione competente.
- (16) Per gli stessi motivi, è altresì necessario che l'autorità di omologazione dell'UE si assuma determinati obblighi per quanto riguarda i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti che sono stati immessi nel mercato dell'Unione sulla base di omologazioni rilasciate dal Regno Unito che non sono più valide a norma dell'articolo 17 della direttiva 2007/46/CE, dell'articolo 32 del regolamento (UE) n. 167/2013, dell'articolo 37 del regolamento (UE) n. 168/2013 o dell'articolo 30 del regolamento (UE) 2016/1628 oppure per cui non è richiesta alcuna omologazione ai sensi del presente regolamento. Al fine di garantire che vi sia un'autorità di omologazione competente, i costruttori dovrebbero essere tenuti a chiedere all'autorità che procede all'omologazione di tipi precedentemente omologati nel Regno Unito di assumersi degli obblighi in materia di richiami, informazioni sulla riparazione e la manutenzione e controlli della conformità in servizio in relazione ai propri veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti basati su altri tipi e già immessi nel mercato dell'Unione. Per limitare la portata degli obblighi assunti dall'autorità di omologazione dell'UE, tali obblighi dovrebbero riguardare soltanto i prodotti basati su omologazioni rilasciate nel Regno Unito dopo il 1° gennaio 2008.

- (17) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'integrazione della direttiva 2007/46/CE, del regolamento (UE) n. 167/2013, del regolamento (UE) n. 168/2013 e del regolamento (UE) 2016/1628 con disposizioni speciali connesse con il recesso del Regno Unito dall'UE, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma, a motivo della portata e degli effetti di tali disposizioni, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in conformità con il principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (18) Al fine di consentire ai costruttori di adottare le misure necessarie a prepararsi in tempo utile al recesso del Regno Unito per quanto concerne la legislazione in materia di omologazione, è opportuno che il presente regolamento entri in vigore il terzo giorno successivo alla sua pubblicazione.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento integra la direttiva 2007/46/CE, il regolamento (UE) n. 167/2013, il regolamento (UE) n. 168/2013 e il regolamento (UE) 2016/1628 stabilendo disposizioni speciali per l'omologazione UE e l'immissione nel mercato dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti che siano stati omologati dall'autorità di omologazione del Regno Unito prima del giorno in cui il diritto dell'Unione cessa di applicarsi al e nel Regno Unito ("autorità di omologazione del Regno Unito").

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2007/46/CE, del regolamento (UE) n. 167/2013, del regolamento (UE) n. 168/2013 o del regolamento (UE) 2016/1628 nonché ai relativi tipi che sono stati omologati dall'autorità di omologazione del Regno Unito sulla base di tali atti o di qualsiasi atto di cui all'allegato IV della direttiva 2007/46/CE oppure di qualsiasi altro atto abrogato da tali atti.

2. I riferimenti alle entità tecniche indipendenti ai sensi del presente regolamento si intendono comprensivi dei riferimenti ai motori ai sensi del regolamento (UE) 2016/1628.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (1) "autorità di omologazione dell'Unione": l'autorità di omologazione di uno Stato membro diverso dal Regno Unito;
- (2) "omologazione del Regno Unito": un'omologazione UE o CE rilasciata dall'autorità di omologazione del Regno Unito;
- (3) "omologazione dell'Unione": un'omologazione UE rilasciata da un'autorità di omologazione dell'Unione ai sensi del presente regolamento.

Articolo 4

Domanda di omologazione dell'Unione

1. In deroga all'articolo 6, paragrafo 6, della direttiva 2007/46/CE, all'articolo 21, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 167/2013, all'articolo 26, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 168/2013 e all'articolo 20, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1628, un costruttore che abbia ottenuto un'omologazione del Regno Unito che non sia divenuta invalida a norma dell'articolo 17 della direttiva 2007/46/CE, dell'articolo 32 del regolamento (UE) n. 167/2013, dell'articolo 37 del regolamento (UE) n. 168/2013 o dell'articolo 30 del regolamento (UE) 2016/1628 può, prima del giorno in cui il diritto dell'Unione cessa di applicarsi nel e al Regno Unito, richiedere a un'autorità di omologazione dell'Unione un'omologazione dell'Unione dello stesso tipo.
2. Per essere omologato, il tipo deve essere conforme almeno ai requisiti per l'immissione nel mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione di nuovi veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti applicabili al momento a partire dal quale ha effetto l'omologazione dell'Unione.
3. Presentando domanda di omologazione conformemente al paragrafo 1, il costruttore è tenuto a pagare diritti adeguati per le eventuali spese derivanti dall'esercizio dei poteri e dall'adempimento degli obblighi dell'autorità di omologazione dell'Unione in relazione all'omologazione dell'Unione.

Articolo 5

Condizioni per il rilascio ed effetti dell'omologazione dell'Unione

1. In deroga all'articolo 8, paragrafo 2, all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), e all'articolo 10, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2007/46/CE, all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 167/2013, agli articoli 7, paragrafo 2, e 18 del regolamento (UE) n. 168/2013 e all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1628, l'autorità di omologazione dell'Unione che ha ricevuto una domanda conformemente all'articolo 4 del presente regolamento può rilasciare un'omologazione dell'Unione per un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente se tale tipo soddisfa, al momento a partire dal quale ha effetto l'omologazione, tutti i requisiti applicabili all'immissione nel mercato, all'immatricolazione o all'entrata in circolazione di nuovi veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti.
2. Nella misura in cui non sono applicabili nuovi requisiti e fatto salvo il paragrafo 3, l'omologazione dell'Unione può essere rilasciata sulla base delle stesse relazioni di prova già utilizzate ai fini del rilascio dell'omologazione del Regno Unito conformemente alle disposizioni applicabili, indipendentemente dal fatto che il servizio tecnico che ha emesso la relazione di prova sia stato designato e notificato dallo Stato membro dell'omologazione dell'Unione a norma della direttiva 2007/46/CE, del regolamento (UE) n. 167/2013, del regolamento (UE) n. 168/2013 o del regolamento (UE) 2016/1628, anche dopo che il diritto dell'Unione cessa di applicarsi al e nel Regno Unito.

3. Prima di rilasciare un'omologazione dell'Unione, l'autorità di omologazione dell'Unione può chiedere la ripetizione di prove specifiche. In tal caso la prova deve essere eseguita da un servizio tecnico che sia stato designato e notificato dallo Stato membro dell'autorità di omologazione dell'Unione conformemente alla direttiva 2007/46/CE, al regolamento (UE) n. 167/2013, al regolamento (UE) n. 168/213 o al regolamento (UE) 2016/1628.

4. Il tipo omologato conformemente al paragrafo 1 ottiene un certificato di omologazione UE con un numero composto dal numero distintivo dello Stato membro la cui autorità di omologazione ha rilasciato l'omologazione dell'Unione e dal numero dell'atto applicabile di cui all'articolo 2, paragrafo 1. Il certificato indica inoltre il numero dell'ultimo atto modificativo contenente requisiti per l'omologazione conformemente al quale la certificazione dell'Unione viene rilasciata. Per i veicoli, il certificato di omologazione e il certificato di conformità devono, sotto la rubrica "Osservazioni", contenere la menzione "Precedentemente omologato come" e riportare il numero del certificato di omologazione ottenuto in seguito all'omologazione del Regno Unito. Per i sistemi, i componenti o le entità tecniche, il certificato di omologazione deve contenere la menzione "Precedentemente omologati e contrassegnati come" e riportare la marcatura ottenuta in seguito all'omologazione del Regno Unito.

5. L'omologazione dell'Unione ha effetto a partire dal giorno del suo rilascio oppure in una data successiva ivi indicata. L'omologazione del Regno Unito cessa di avere validità al più tardi il giorno a partire dal quale ha effetto l'omologazione dell'Unione.

6. Un'omologazione dell'Unione è considerata un'omologazione CE o UE ai sensi della direttiva 2007/46/CE o di qualsiasi atto di cui all'allegato IV di tale direttiva, del regolamento (UE) n. 167/2013, del regolamento (UE) n. 168/2013 o del regolamento (UE) 2016/1628. Tutte le disposizioni di tali atti non derogate dal presente regolamento continuano ad applicarsi. L'autorità di omologazione dell'Unione si assume la piena responsabilità per gli obblighi derivanti dall'omologazione dell'Unione.

Inoltre, a partire dalla data in cui ha effetto l'omologazione dell'Unione, l'autorità di omologazione dell'Unione esercita tutti i poteri e adempie tutti gli obblighi dell'autorità di omologazione del Regno Unito riguardo a tutti i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti prodotti sulla base dell'omologazione del Regno Unito e già immessi nel mercato, immatricolati o in servizio nell'Unione. Quanto precede non comporta alcuna responsabilità per gli atti o le omissioni imputabili all'autorità di omologazione del Regno Unito.

Articolo 6

Autorità di omologazione dell'Unione responsabile per i veicoli, i sistemi, i componenti o le unità tecniche indipendenti di tipi non omologati ai sensi del presente regolamento

1. Nel presentare domanda di omologazione a norma dell'articolo 4, un costruttore chiede all'autorità di omologazione dell'Unione di assumersi gli obblighi dell'autorità di omologazione del Regno Unito per quanto riguarda i veicoli, i sistemi, i componenti e le

entità tecniche indipendenti che sono stati immessi nel mercato, immatricolati o entrati in circolazione nell'Unione sulla base di omologazioni rilasciate dal Regno Unito che hanno cessato di avere validità a norma dell'articolo 17 della direttiva 2007/46/CE, dell'articolo 32 del regolamento (UE) n. 167/2013, dell'articolo 37 del regolamento (UE) n. 168/2013 o dell'articolo 30 del regolamento (UE) 2016/1628 oppure per cui non è richiesta alcuna omologazione ai sensi dell'articolo 5 del presente regolamento.

Tale richiesta viene fatta per tutti i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti basati su omologazioni del Regno Unito rilasciate al costruttore dopo il 1° gennaio 2008, a meno che il costruttore non fornisca all'autorità di omologazione dell'Unione la prova che essa ha in essere un accordo con un'altra autorità di omologazione dell'Unione riguardo a tali veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti.

2. L'autorità di omologazione dell'Unione può rilasciare un'omologazione a norma dell'articolo 5 soltanto dopo aver accettato la richiesta effettuata a norma del paragrafo 1 e dopo che il costruttore abbia accettato di coprire i costi eventualmente sostenuti dall'autorità di omologazione dell'Unione in conseguenza dell'esercizio dei suoi poteri e dell'adempimento dei suoi obblighi in relazione ai veicoli, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti interessati.

3. Dopo avere accettato la richiesta di cui al paragrafo 1 e avere rilasciato l'omologazione dell'Unione conformemente all'articolo 5, l'autorità di omologazione dell'Unione esercita tutti i poteri e adempie tutti gli obblighi dell'autorità di omologazione del Regno Unito riguardo a tutti i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti prodotti sulla base dell'omologazione del Regno Unito di cui al paragrafo 1 in materia di richiami, informazioni sulla riparazione e la manutenzione e controlli della conformità in servizio. Quanto precede non comporta alcuna responsabilità per gli atti o le omissioni imputabili all'autorità di omologazione del Regno Unito.

4. L'autorità di omologazione dell'Unione informa le autorità di omologazione degli altri Stati membri e la Commissione in merito ai tipi per i quali essa ha accettato di assumere gli obblighi dell'autorità di omologazione del Regno Unito conformemente al paragrafo 1.

Articolo 7

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente