



COMMISSION EUROPÉENNE
DIRECTION GÉNÉRALE DU MARCHÉ INTÉRIEUR, DE L'INDUSTRIE,
DE L'ENTREPRENEURIAT ET DES PME

Bruxelles, le 14 juillet 2020
REV1 – remplace les
communications du 8 février 2018
[«Réceptions par type (véhicules
automatisés)»] et du 28 mars 2018
[«Réceptions par type (véhicules et
moteurs)»] et le document
«Questions-réponses» daté du
6 mars 2019

COMMUNICATION AUX PARTIES PRENANTES

**RETRAIT DU ROYAUME-UNI ET REGLES DE L'UE EN MATIERE DE RECEPTION PAR TYPE
DE VEHICULES, DE SYSTEMES, DE COMPOSANTS ET D'ENTITES TECHNIQUES DISTINCTES**

Table des matières

INTRODUCTION	2
A. SITUATION JURIDIQUE APRES LA FIN DE LA PERIODE DE TRANSITION	3
1. CONSEQUENCES POUR LA DETERMINATION DES OPERATEURS ECONOMIQUES	4
2. CONSEQUENCES POUR LES RECEPTIONS PAR TYPE ET LES AUTORITES COMPETENTES EN MATIERE DE RECEPTION PAR TYPE – ASPECTS GENERAUX	5
3. OCTROI DE RECEPTIONS UE PAR TYPE REMPLAÇANT LES RECEPTIONS PAR TYPE DU ROYAUME-UNI EN VERTU DU REGLEMENT (UE) 2019/26.....	6
3.1. Nouvelle réception UE par type octroyée et prenant effet avant la fin de la période de transition.....	7
3.2. Nouvelle réception par type de l'Union octroyée à la date à laquelle la période de transition prend fin ou à une date postérieure.....	7
4. PRECISIONS SUR LA VALIDITE OU L'INVALIDITE DES RECEPTIONS PAR TYPE DELIVREES EN VERTU DE LA DIRECTIVE 97/68/CE	8
B. DISPOSITIONS PERTINENTES DE L'ACCORD DE RETRAIT RELATIVES A LA SEPARATION	9

C. REGLES APPLICABLES EN IRLANDE DU NORD APRES LA FIN DE LA PERIODE DE TRANSITION.....	11
--	----

INTRODUCTION

Depuis le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union européenne et est devenu un «pays tiers»¹. L'accord de retrait² prévoit une période de transition prenant fin le 31 décembre 2020. Jusqu'à cette date, le droit de l'Union dans son intégralité s'applique au Royaume-Uni et sur son territoire³.

Au cours de la période de transition, l'Union et le Royaume-Uni vont négocier un accord sur un nouveau partenariat, prévoyant notamment une zone de libre-échange. Toutefois, il n'est pas certain qu'un tel accord sera conclu et entrera en vigueur à la fin de la période de transition. En tout état de cause, un tel accord créerait une relation qui, sur le plan des conditions d'accès au marché, serait très différente de la participation du Royaume-Uni au marché intérieur⁴, à l'union douanière de l'Union et à l'espace TVA et accises.

Dès lors, l'attention de toutes les parties intéressées, et plus particulièrement des opérateurs économiques, est attirée sur la situation juridique qui s'appliquera à partir de la fin de la période de transition (partie A ci-dessous). La présente communication explique également certaines dispositions pertinentes de l'accord de retrait relatives à la séparation (partie B ci-dessous), ainsi que les règles applicables en Irlande du Nord à partir de la fin de la période de transition (partie C ci-dessous).

Conseils à l'intention des parties prenantes

Pour faire face aux conséquences énoncées dans la présente communication, il est particulièrement conseillé aux constructeurs de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes:

- de veiller à ce que les réceptions par type requises en vertu de la législation relative à la réception UE par type soient délivrées par une autorité compétente en matière de réception dans l'UE et que les véhicules soient munis d'un certificat de conformité en cours de validité;

¹ Un pays tiers est un pays non membre de l'Union.

² Accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique, JO L 29 du 31.1.2020, p. 7 (ci-après l'«accord de retrait»).

³ Sous réserve de certaines exceptions prévues à l'article 127 de l'accord de retrait, dont aucune n'est pertinente dans le contexte de la présente communication.

⁴ En particulier, un accord de libre-échange ne prévoit pas de principes liés au marché intérieur (dans le domaine des marchandises et des services) tels que la reconnaissance mutuelle, le «principe du pays d'origine» et l'harmonisation. Il ne supprime pas non plus les formalités et contrôles douaniers, dont ceux concernant l'origine des marchandises et de leurs éléments constitutifs, ni les interdictions et restrictions d'importation et d'exportation.

- de veiller au respect des exigences en matière d'établissement applicables aux mandataires du constructeur et aux importateurs du constructeur, et d'adapter, si nécessaire, le marquage et l'étiquetage;
- d'adapter les circuits de distribution pour tenir compte des exigences à l'importation.

Nota bene:

La présente communication ne concerne pas:

- les règles de l'UE sur les émissions de CO₂ de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers;
- les règles de l'UE en matière de transport de marchandises par route.

D'autres communications traitant de ces questions sont en cours d'élaboration ou ont été publiées⁵.

A. SITUATION JURIDIQUE APRES LA FIN DE LA PERIODE DE TRANSITION

Après la fin de la période de transition, les règles de l'UE dans le domaine des véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes (ci-après dénommés collectivement les «**véhicules à moteur**»), et notamment

- le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules⁶, abrogeant, avec effet au 1^{er} septembre 2020, 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 destinés à ces véhicules⁷;
- le règlement (UE) n° 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 forestiers⁸;
- le règlement (UE) n° 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 quadricycles⁹;

⁵ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_fr

⁶ JO L 151 du 14.6.2018, p. 1.

⁷ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁸ JO L 60 du 2.3.2013, p. 1.

⁹ JO L 60 du 2.3.2013, p. 52.

- 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 routiers¹⁰, modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE¹¹ (ci-après dénommés collectivement la «**législation relative à la réception UE par type**»)

ne s'appliquent plus au Royaume-Uni¹². Il en résultera notamment les conséquences suivantes:

1. CONSEQUENCES POUR LA DETERMINATION DES OPERATEURS ECONOMIQUES

La législation relative à la réception UE par type dispose qu'on entend par «opérateur économique», le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur¹³.

Comment [BL1]: traduction confirmée par le demandeur, qui utilise tantôt "Union type-approval legislation", tantôt "EU type-approval legislation" pour désigner la même législation.

Conformément à la législation relative à la réception UE par type, l'**importateur** est l'opérateur économique établi dans l'Union qui met sur le marché de l'Union un véhicule à moteur fabriqué dans un pays tiers. Après la fin de la période de transition, un constructeur ou un importateur établi sur le territoire britannique ne sera plus considéré comme un opérateur économique établi dans l'Union. En conséquence, un opérateur économique établi dans l'Union qui, avant la fin de la période de transition, était considéré comme un distributeur dans l'Union de véhicules à moteur provenant du Royaume-Uni, deviendra, après la fin de la période de transition et en ce qui concerne ces véhicules à moteur, un importateur aux fins de la législation relative à la réception UE par type. Il lui incombera de satisfaire aux obligations plus strictes qui s'appliquent à un importateur, en ce qui concerne notamment le contrôle de conformité du produit et l'indication de ses coordonnées sur le produit ou son étiquette¹⁴.

Tout constructeur établi en dehors de l'Union doit désigner un **mandataire unique** établi dans l'Union pour le représenter auprès des autorités des États membres

¹⁰ JO L 252 du 16.9.2016, p. 53.

¹¹ Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (JO L 59 du 27.2.1998, p. 1).

¹² En ce qui concerne l'applicabilité de ces règlements à l'Irlande du Nord, voir la partie C de la présente communication.

¹³ Article 3, points 40 à 44, du règlement (UE) 2018/858; article 3, points 25, 26 et 41 à 43, du règlement (UE) n° 167/2013; article 3, points 47 à 51, du règlement (UE) n° 168/2013; article 3, points 49 à 53, du règlement (UE) 2016/1628.

¹⁴ Articles 16 et 17 du règlement (UE) 2018/858; articles 11 et 12 du règlement (UE) n° 167/2013; articles 12 et 13 du règlement (UE) n° 168/2013; articles 11 et 12 du règlement (UE) 2016/1628.

compétentes en matière de réception par type et pour les besoins de la surveillance du marché. Un mandataire unique peut être désigné à ces deux fins¹⁵.

Après la fin de la période de transition, les mandataires des constructeurs établis au Royaume-Uni ne seront plus considérés comme établis dans l'Union et perdront leur statut au titre de la législation relative à la réception UE par type, quel que soit le moment où les véhicules à moteur ont été mis sur le marché. Par conséquent, les constructeurs doivent faire en sorte qu'après la fin de la période de transition, leurs mandataires désignés soient établis dans l'Union.

Le constructeur doit informer immédiatement les autorités nationales compétentes en matière de réception par type et les autorités chargées de la surveillance du marché de toute modification concernant son mandataire unique. Lorsque des bases de données spécifiques existent, telles que le système européen d'échange d'informations sur les réceptions par type (ETAES), les informations sur les mandataires uniques peuvent être enregistrées dans ces bases de données et toute modification pourra donc être tracée.

2. CONSEQUENCES POUR LES RECEPTIONS PAR TYPE ET LES AUTORITES COMPETENTES EN MATIERE DE RECEPTION PAR TYPE – ASPECTS GENERAUX

Les véhicules à moteur relevant des règlements (UE) 2018/858, (UE) n° 167/2013 et (UE) n° 168/2013 ne peuvent être mis sur le marché, immatriculés et mis en service que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité délivré par le constructeur, attestant que les véhicules ont été fabriqués conformément à une réception UE par type accordée par une autorité compétente des États membres¹⁶¹⁷.

Les moteurs destinés aux engins mobiles non routiers relevant du règlement (UE) 2016/1628 ou les engins mobiles non routiers sur lesquels de tels moteurs sont installés ne peuvent être mis sur le marché que si le moteur est couvert par une réception UE par type valide¹⁸ ou s'ils relèvent des dérogations et des dispositions

¹⁵ Article 13, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/858; article 8, paragraphes 4 et 5, du règlement (UE) n° 167/2013; article 9, paragraphes 4 et 5, du règlement (UE) n° 168/2013; article 8, paragraphes 10 et 11, du règlement (UE) 2016/1628.

¹⁶ Article 6, paragraphe 4, et articles 36 et 48 du règlement (UE) 2018/858; articles 33 et 38 du règlement (UE) n° 167/2013 ainsi qu'article 6, paragraphe 2, et articles 38 et 43 du règlement (UE) n° 168/2013.

Pour la définition d'«autorité compétente en matière de réception», voir l'article 3, point 36, du règlement (UE) 2018/858; l'article 3, point 27, du règlement (UE) n° 167/2013 et l'article 3, point 56, du règlement (UE) n° 168/2013.

¹⁷ Cela s'entend sans préjudice de l'application des dispositions relatives à la mise sur le marché, à l'immatriculation et à la mise en service de véhicules de fin de série: article 49 du règlement (UE) 2016/1628, article 39, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 167/2013 et article 44, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 168/2013.

¹⁸ Article 5, paragraphe 3, du règlement (UE) 2016/1628. Pour la définition d'«autorité compétente en matière de réception», voir l'article 3, point 55, du règlement (UE) 2016/1628.

transitoires applicables aux moteurs ou aux véhicules et aux engins mobiles non routiers sur lesquels de tels moteurs sont installés¹⁹.

Après la fin de la période de transition, l'autorité compétente en matière de réception du Royaume-Uni cessera d'être une autorité compétente en matière de réception UE par type en vertu de la législation relative à la réception UE par type. Par conséquent, à partir de la fin de la période de transition, il ne sera pas possible, pour un constructeur, de mettre sur le marché de l'UE:

- i) des véhicules à moteur relevant des règlements (UE) 2018/858, (UE) n° 167/2013 et (UE) n° 168/2013 accompagnés d'un certificat de conformité relatif à une réception par type accordée par l'autorité compétente en matière de réception du Royaume-Uni précédemment compétente en vertu de la législation relative à la réception UE par type;
- ii) des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers ou des engins mobiles non routiers sur lesquels de tels moteurs sont installés pour lesquels une réception par type a été accordée par l'autorité compétente en matière de réception du Royaume-Uni précédemment compétente en vertu de la législation relative à la réception UE par type.

Après la fin de la période de transition, l'autorité compétente en matière de réception au Royaume-Uni ne sera plus en mesure d'exercer aucune des fonctions et activités de suivi et de surveillance d'une autorité compétente en matière de réception aux fins de la législation relative à la réception UE par type (par exemple en lien avec la conformité de la production ou la conformité en service) en ce qui concerne les réceptions par type qu'elle aura accordées avant la fin de la période de transition. Elle ne sera plus en mesure de publier des révisions ou extensions de ces réceptions par type sur la base de l'article 34 du règlement (UE) 2018/858, de l'article 30 du règlement (UE) n° 167/2013, de l'article 35 du règlement (UE) n° 168/2013 ou de l'article 28 du règlement (UE) 2016/1628, respectivement.

3. OCTROI DE RECEPTIONS UE PAR TYPE REMPLAÇANT LES RECEPTIONS PAR TYPE DU ROYAUME-UNI EN VERTU DU REGLEMENT (UE) 2019/26

Le 8 janvier 2019, le Parlement européen et le Conseil ont adopté le règlement (UE) 2019/26, qui complète la législation relative à la réception UE par type en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union²⁰.

L'article 4 du règlement (UE) 2019/26 dispose qu'un constructeur détenant une réception par type du Royaume-Uni en cours de validité peut, jusqu'à ce que la législation relative à la réception par type de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni, c'est-à-dire jusqu'à la fin de la période de transition, demander à une

¹⁹ Article 10, paragraphe 7, de la directive 97/68/CE, article 34, paragraphes 7 et 8, ou article 58, paragraphes 5 à 11, du règlement (UE) 2016/1628, et dans les actes adoptés sur la base de l'article 19, paragraphe 6, de l'article 20, paragraphe 8, de l'article 28, paragraphe 6, et de l'article 53, paragraphe 12, du règlement (UE) n° 167/2013 autorisant la mise sur le marché de ces moteurs, véhicules et engins mobiles non routiers sans qu'il soit nécessaire de disposer d'une réception par type en cours de validité.

²⁰ JO L 8 du 10.1.2019, p. 1.

autorité compétente en matière de réception par type de l'Union une réception par type de l'Union du même type²¹.

3.1. Nouvelle réception UE par type octroyée et prenant effet avant la fin de la période de transition

Dans ce cas de figure, conformément à l'article 5, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/26, l'ancienne réception par type du Royaume-Uni perd sa validité le jour précédant celui où la réception par type de l'Union prend effet.

L'article 5, paragraphe 6, troisième alinéa, du règlement (UE) 2019/26 dispose que les véhicules à moteur produits sur la base d'une réception par type du Royaume-Uni qui a perdu sa validité en conséquence de l'octroi d'une réception par type de l'Union avant la fin de la période de transition peuvent être mis sur le marché, immatriculés et mis en service dans l'Union jusqu'à ce que la législation de l'Union relative à la réception par type cesse de s'appliquer au Royaume-Uni. Lorsque la réception par type du Royaume-Uni perd sa validité avant cette date pour d'autres raisons, les véhicules à moteur ne peuvent être mis sur le marché, immatriculés et mis en service dans l'Union que jusqu'à la date à laquelle la réception par type de l'Union perd sa validité. Pour les véhicules, les constructeurs devront indiquer le nouveau numéro de réception par type de l'Union dans un document complémentaire au certificat de conformité.

Le considérant 17 du règlement (UE) 2019/26 précise que, «[é]tant donné que les dates de mise sur le marché, d'immatriculation et de mise en service peuvent différer, la date de la première de ces étapes devrait être utilisée pour déterminer les délais fixés dans le présent règlement». Dès lors, les véhicules à moteur mis sur le marché avant la date de fin de la période de transition dans les conditions énoncées à l'article 5, paragraphe 6, troisième alinéa, peuvent également être immatriculés et mis en service à cette date ou après.

3.2. Nouvelle réception par type de l'Union octroyée à la date à laquelle la période de transition prend fin ou à une date postérieure

En vertu de l'article 5, paragraphe 5, du règlement (UE) 2019/26, l'ancienne réception par type du Royaume-Uni perd sa validité au plus tard le jour où la législation relative à la réception par type de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni, c'est-à-dire à la fin de la période de transition.

À la lumière du considérant 17 du règlement (UE) 2019/26, si une autorité compétente en matière de réception par type de l'Union n'est pas en mesure de traiter l'ensemble des demandes de différents constructeurs à temps, c'est-à-dire avant la fin de la période de transition et si, par conséquent, la nouvelle réception par type de l'Union, qui remplace la précédente réception par type

²¹ Conformément à l'article 3 du règlement (UE) 2019/26, on entend par «autorité compétente en matière de réception par type de l'Union», une autorité chargée de la réception par type d'un État membre autre que le Royaume-Uni, et par «réception par type de l'Union», une réception par type UE accordée par une autorité compétente en matière de réception par type de l'Union conformément audit règlement.

du Royaume-Uni, n'est délivrée qu'à la date de fin de la période de transition ou à une date postérieure, les dispositions suivantes s'appliquent:

- les véhicules à moteur qui ont été produits sur la base d'une réception par type du Royaume-Uni pour laquelle une réception par type de l'Union du même type a été demandée conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/26 et qui ont été mis sur le marché de l'Union avant la date de fin de la période de transition peuvent également être immatriculés et mis en service à cette date ou après, dans l'attente de l'octroi de la nouvelle réception par type de l'Union. Pour les véhicules, les constructeurs devront apporter aux autorités compétentes de l'État membre dans lequel l'immatriculation et la mise en service sont demandées la preuve qu'ils ont demandé à une autorité compétente en matière de réception de l'Union une réception par type de l'Union du même type conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/26²²;
- à partir de la fin de la période de transition, les véhicules à moteur destinés à être mis sur le marché de l'Union ne pourront être produits que sur la base d'une réception par type octroyée par une autorité compétente en matière de réception UE par type.

4. PRECISIONS SUR LA VALIDITE OU L'INVALIDITE DES RECEPTIONS PAR TYPE DELIVREES EN VERTU DE LA DIRECTIVE 97/68/CE

Tant le considérant 20 que l'article 7 du règlement (UE) 2019/26 reposent sur l'hypothèse que les réceptions par type qui relèvent des dérogations et des dispositions transitoires prévues dans la directive 97/68/CE ou dans le règlement (UE) 2016/1628 ont perdu leur validité.

La directive 97/68/CE ne contient pas d'article équivalent à l'article 30 du règlement (UE) 2016/1628 qui précise la date à laquelle les réceptions par type perdent leur validité.

Cependant, l'article 10, paragraphe 2, de la directive 97/68/CE contenait une disposition sur les moteurs de fin de série qui s'appuyait sur le principe selon lequel une réception par type délivrée pour une catégorie de moteur d'une phase d'émission donnée perd sa validité à partir de la date d'application obligatoire, aux fins de la mise sur le marché, de la phase d'émission suivante visée à l'article 9, paragraphe 4, de ladite directive.

Par conséquent, les réceptions par type octroyées en vertu de la directive 97/68/CE sont considérées comme devenues invalides du fait de l'application obligatoire de nouvelles exigences en matière d'émissions pour la mise sur le marché. Cette interprétation est conforme aux dispositions de l'article 7 du règlement (UE) 2019/26.

²² Les constructeurs et les autres opérateurs économiques concernés peuvent aussi s'appuyer sur les dispositions de l'accord de retrait relatives à la séparation concernant les produits mis sur le marché, voir la partie B de la présente communication.

B. DISPOSITIONS PERTINENTES DE L'ACCORD DE RETRAIT RELATIVES A LA SEPARATION

L'article 41 de l'accord de retrait dispose qu'une marchandise existante et individuellement identifiable qui a été légalement mise sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni avant la fin de la période de transition peut continuer à être mise à disposition sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni et circuler entre ces deux marchés jusqu'à ce qu'elle atteigne son utilisateur final. Lorsque les dispositions applicables du droit de l'Union le prévoient, cette marchandise peut également être mise en service dans l'Union ou au Royaume-Uni.

La notion de mise sur le marché s'applique aux produits individuels. En conséquence, cette disposition ne s'appliquera qu'aux marchandises individuelles qui ont été mises sur le marché dans l'Union ou au Royaume-Uni avant la fin de la période de transition, mais pas au type ou à la série de produits en général.

Il incombe à l'opérateur économique qui invoque cette disposition de prouver, en se fondant sur tout document pertinent, que la marchandise a été mise sur le marché dans l'Union ou au Royaume-Uni avant la fin de la période de transition²³. La preuve peut être apportée au moyen des documents communément utilisés dans le cadre de transactions commerciales (par exemple, contrat de vente de marchandises déjà produites, facture, documents concernant la livraison de marchandises à des fins de distribution ou tout document commercial similaire). Il n'est pas nécessaire de créer un nouveau type de document à cette fin. Dans la pratique, de telles preuves devront être fournies en cas de contrôles à l'importation dans l'Union ou au Royaume-Uni ou de contrôles effectués par les autorités de surveillance du marché. Les preuves documentaires ainsi apportées devront permettre de vérifier qu'elles correspondent aux produits individuels et aux quantités présentées en douane ou contrôlées par les autorités de surveillance du marché, par exemple en faisant référence à un ou plusieurs éléments d'identification spécifiques des produits.

Aux fins de cette disposition, on entend par «mise sur le marché» la première fourniture d'une marchandise destinée à être distribuée, consommée ou utilisée sur le marché dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit²⁴. On entend par «fourniture d'une marchandise destinée à être distribuée, consommée ou utilisée» «le fait qu'une marchandise existante et individuellement identifiable, après l'étape de fabrication, fait l'objet d'un accord écrit ou verbal entre deux ou plusieurs personnes morales ou physiques pour le transfert de la propriété, de tout autre droit réel ou de la possession concernant la marchandise en question, ou fait l'objet d'une offre à une ou plusieurs personnes morales ou physiques en vue de conclure un tel accord»²⁵. On entend par «mise en service» «la première utilisation d'une marchandise dans l'Union ou au Royaume-Uni par l'utilisateur final aux fins auxquelles elle est destinée [...]»²⁶.

Cela signifie qu'un véhicule à moteur mis sur le marché du Royaume-Uni conformément à cette définition avant la fin de la période de transition sur la base d'une réception par

²³ Article 42 de l'accord de retrait.

²⁴ Article 40, points a) et b), de l'accord de retrait.

²⁵ Article 40, point c), de l'accord de retrait.

²⁶ Article 40, point d), de l'accord de retrait.

type délivrée au Royaume-Uni peut encore être mis à disposition (par exemple, peut continuer à être fourni à des fins de distribution ou d'utilisation), immatriculé et mis en service dans l'Union après la fin de la période de transition, et vice-versa, sans qu'une nouvelle réception par type, un réétiquetage/remarquage ou des modifications du produit ne soient nécessaires, jusqu'à ce qu'il atteigne son utilisateur final.

Parmi les situations qui sont considérées comme une mise sur le marché figurent, par exemple:

- les contrats de vente du fabricant à l'importateur, au distributeur (également au sein d'un groupe à condition qu'une véritable transaction puisse être identifiée) ou au client final, lorsque la fabrication de ce bien a été achevée;
- les ventes en ligne: uniquement lorsque le client reçoit une confirmation de sa commande qui identifie le bien spécifique déjà fabriqué qui fait l'objet de la transaction, prêt à lui être expédié.

À l'inverse, les situations suivantes ne sont pas considérées comme une mise sur le marché:

- les marchandises précommandées qui n'ont pas encore été fabriquées;
- les contrats pour la fourniture de biens fongibles (par exemple x unités d'un produit y, non identifiables individuellement);
- les marchandises fabriquées qui font partie du stock du fabricant, mais qui n'ont pas encore été fournies pour être distribuées, consommées ou utilisées;
- l'offre générique d'un produit en ligne (la marchandise spécifique qui fait l'objet de la transaction et qui est prête à être expédiée est considérée comme ayant été mise sur le marché seulement après qu'une commande a été passée par un client et a été confirmée).

EXEMPLE 1: véhicules à moteur se trouvant physiquement dans la chaîne de distribution ou étant en cours d'utilisation dans l'Union ou au Royaume-Uni avant la fin de la période de transition:

- *Une voiture ou un motorcycle couvert par un certificat de conformité renvoyant à une réception par type délivrée au Royaume-Uni est détenu dans l'Union par un grossiste en vue de sa distribution ultérieure*

La voiture ou le motorcycle a été mis sur le marché de l'Union avant la fin de la période de transition et peut être mis à disposition sur le marché de l'UE ou du Royaume-Uni et circuler entre ces deux marchés jusqu'à ce qu'il atteigne son utilisateur final, être immatriculé et mis en service dans l'Union ou au Royaume-Uni après la fin de la période de transition, sans qu'une nouvelle réception par type, un réétiquetage/remarquage ou des modifications du produit ne soient nécessaires. Cela s'entend sans préjudice de l'obligation de désigner un nouveau mandataire du constructeur établi dans l'Union lorsque le mandataire actuel est établi au Royaume-Uni, comme indiqué dans la section A.1 ci-dessus.

- *Un camion non fini fabriqué dans l'UE avant la fin de la période de transition, sur la base d'une réception par type délivrée au Royaume-Uni, faisant l'objet d'une production multiétape, muni d'un certificat de conformité en cours de validité, est vendu à un constructeur de véhicules pour la suite de son assemblage ou pour son achèvement dans l'Union avant la fin de la période de transition.*

Voir ci-dessus. Cet exemple concerne un véhicule faisant l'objet d'une production multiétape, la première étape comprenant le châssis-cabine (c'est-à-dire un véhicule incomplet). Dans le cas d'un camion, un châssis-cabine peut faire l'objet d'une réception par type en tant que première phase pour un constructeur de véhicules, alors qu'un carrossier (c'est-à-dire un tiers) est homologué pour une seconde phase ultérieure et finale. Le véhicule incomplet a été mis sur le marché de l'Union avant la fin de la période de transition.

EXEMPLE 2: véhicules à moteur fabriqués, sur la base d'une réception par type délivrée au Royaume-Uni, dans l'Union, au Royaume-Uni ou dans tout autre pays tiers, vendus à un client de l'Union avant la fin de la période de transition, après l'achèvement de la phase de fabrication, mais qui n'ont pas encore été livrés physiquement au client de l'Union à cette date:

- *un moteur d'engin mobile non routier fabriqué aux États-Unis sur la base d'une réception par type délivrée au Royaume-Uni est vendu à un importateur ou à un équipementier d'engins mobiles non routiers belge le 15 décembre 2020, mais n'arrivera aux douanes belges que le 15 janvier 2021.*

Même réponse que pour les produits mentionnés dans l'exemple 1. La date de mise sur le marché de l'Union est la date de la transaction (première fourniture) intervenue entre le fabricant américain et l'importateur ou l'équipementier de l'Union après l'achèvement de la phase de fabrication. La mise sur le marché ne nécessite pas la livraison physique du produit.

EXEMPLE 3: véhicules à moteur fabriqués dans un pays tiers sur la base d'une réception par type délivrée au Royaume-Uni, vendus à un importateur britannique avant la fin de la période de transition, mais qui ne lui ont pas encore été livrés physiquement à cette date, et destinés à être vendus à un client de l'Union après la fin de la période de transition.

- *Une voiture ou un motorcycle fabriqué au Japon sur la base d'une réception par type délivrée au Royaume-Uni et accompagné d'un certificat de conformité en cours de validité est vendu à un importateur britannique le 15 décembre 2020 et arrive aux douanes britanniques le 15 janvier 2021. L'importateur britannique le vend ensuite à un client néerlandais le 30 janvier 2021 et la voiture ou le motorcycle arrive aux douanes néerlandaises le 15 février 2021.*

Même réponse que pour les produits mentionnés dans l'exemple 1. La date de mise sur le marché britannique est la date de la transaction (première fourniture) intervenue entre le constructeur japonais et l'importateur britannique. La mise sur le marché ne nécessite pas la livraison physique du produit.

C. REGLES APPLICABLES EN IRLANDE DU NORD APRES LA FIN DE LA PERIODE DE TRANSITION

Après la fin de la période de transition, le protocole sur l'Irlande et l'Irlande du Nord (ci-après le «protocole IE/NI») s'appliquera²⁷. Le protocole IE/NI est soumis au consentement périodique de l'Assemblée législative d'Irlande du Nord, le délai initial d'application prenant fin quatre ans après la fin de la période de transition²⁸.

Le protocole IE/NI rend certaines dispositions du droit de l'Union applicables également au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord. Dans le protocole IE/NI, l'Union et le Royaume-Uni sont en outre convenus que, dans la mesure

²⁷ Article 185 de l'accord de retrait.

²⁸ Article 18 du protocole IE/NI.

où les règles de l'Union s'appliquent au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord, l'Irlande du Nord est traitée comme si elle était un État membre²⁹.

Le protocole IE/NI prévoit que la législation relative à la réception UE par type s'applique au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord³⁰.

Cela signifie que les références à l'Union dans les parties A et B de la présente communication doivent s'entendre comme incluant l'Irlande du Nord, tandis que les références au Royaume-Uni doivent s'entendre comme faisant uniquement référence à la Grande-Bretagne.

Concrètement, cela signifie, notamment, que:

- les véhicules à moteur mis sur le marché en Irlande du Nord doivent respecter la législation relative à la réception UE par type;
- les véhicules à moteur fabriqués en Irlande du Nord et expédiés vers l'UE ne sont pas des produits importés;
- les véhicules à moteur expédiés depuis la Grande-Bretagne vers l'Irlande du Nord sont des produits importés;
- l'importateur et le mandataire du constructeur peuvent être établis en Irlande du Nord;
- lorsque les dispositions du droit de l'Union requièrent un code unique indiquant un État membre, ce dernier est désigné par la mention «UK (NI)»³¹;
- Les réceptions par type ainsi que les révisions ou extensions de ces réceptions accordées par une autorité compétente en matière de réception UE sont valables en Irlande du Nord, c'est-à-dire que les véhicules à moteur peuvent être mis sur le marché, immatriculés et mis en service en Irlande du Nord sur la base d'une réception UE par type.

Néanmoins, le protocole IE/NI exclut la possibilité pour le Royaume-Uni, en ce qui concerne l'Irlande du Nord,

- de participer au processus décisionnel et à l'élaboration des décisions de l'Union³²;

²⁹ Article 7, paragraphe 1, de l'accord de retrait, en liaison avec l'article 13, paragraphe 1, du protocole IE/NI.

³⁰ Article 5, paragraphe 4, du protocole IE/NI et annexe 2, sections 9 et 14, dudit protocole.

³¹ Article 7, paragraphe 2, du protocole IE/NI. Pour des contraintes techniques, généralement liées aux bases de données, le code pays peut devoir être limité à deux chiffres. Si tel est le cas, il convient d'utiliser une combinaison de chiffres non attribuée.

³² Lorsqu'une procédure d'échange d'informations ou une consultation mutuelle seront nécessaires, elles auront lieu au sein du groupe de travail consultatif conjoint institué par l'article 15 du protocole IE/NI.

- d'engager les procédures d'opposition, de sauvegarde ou d'arbitrage dans la mesure où ces procédures portent sur les réglementations techniques, les normes, les évaluations, les enregistrements, les certificats, les approbations et les autorisations délivrés ou effectués par les États membres de l'UE;³³
- d'invoquer le principe du pays d'origine ou la reconnaissance mutuelle pour des produits mis légalement sur le marché de l'Irlande du Nord, ou pour les évaluations, enregistrements, certificats, approbations ou autorisations délivrés ou d'autres activités réalisées par des autorités ou des organismes établis au Royaume-Uni³⁴.

Concrètement, ce dernier point signifie, notamment, que:

- les réceptions par type ainsi que les révisions ou extensions de ces réceptions accordées par l'autorité compétente en matière de réception du Royaume-Uni sur la base des dispositions de la législation relative à la réception UE par type rendues applicables par le protocole IE/Ni ne sont valables qu'en Irlande du Nord. En revanche, ces réceptions par type, révisions ou extensions ne sont pas valables dans l'UE³⁵;
- si les véhicules à moteur ont fait l'objet d'une réception par type par l'autorité compétente en matière de réception du Royaume-Uni, l'indication «UK (NI)» doit figurer à côté de tout marquage de conformité, logo ou autre, requis par les dispositions applicables de la législation relative à la réception UE par type³⁶. Ce marquage distinctif permet d'identifier les véhicules à moteur qui peuvent être légalement mis sur le marché, immatriculés et mis en service en Irlande du Nord, mais pas dans l'UE.

Le site web de la Commission sur le secteur automobile (https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_fr) fournit des informations générales concernant la législation relative à la réception UE par type. Ces pages seront mises à jour avec de nouvelles informations, s'il y a lieu.

Commission européenne

Direction générale du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME

³³ Article 7, paragraphe 3, cinquième alinéa, du protocole IE/Ni.

³⁴ Article 7, paragraphe 3, premier alinéa, du protocole IE/Ni.

³⁵ Article 7, paragraphe 3, quatrième alinéa, du protocole IE/Ni.

³⁶ Article 7, paragraphe 3, quatrième alinéa, du protocole IE/Ni.