



Bruselas, 27.1.2016
COM(2016) 31 final

2016/0014 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2016) 9 final}

{SWD(2016) 10 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Motivación y objetivos de la propuesta

El marco jurídico para la homologación de tipo de los productos de automoción abarca tres categorías de vehículos: vehículos de motor y sus remolques, motocicletas y tractores. El objetivo de la presente propuesta es revisar el marco jurídico para la homologación de tipo de los vehículos de motor y sus remolques. El marco jurídico correspondiente a las otras dos categorías de vehículos ya fue objeto de una revisión exhaustiva en 2013.

Los requisitos para la homologación de tipo de los vehículos de motor y sus remolques figuran actualmente en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (la «Directiva marco»)¹. Ese marco tiene como finalidad facilitar la libre circulación de los vehículos de motor y los remolques en el mercado interior estableciendo requisitos armonizados concebidos para conseguir unos objetivos medioambientales y de seguridad comunes. La Directiva 2007/46/CE se aplica a los vehículos de motor destinados al transporte de pasajeros (categoría M) y de mercancías (categoría N) y a sus remolques (categoría O), así como a sus sistemas y componentes. Ofrece un marco para diversos actos reglamentarios que contienen requisitos de seguridad y medioambientales específicos. Esos actos reglamentarios se ocupan de numerosos requisitos técnicos detallados aplicables a los diferentes tipos de vehículos, sistemas y componentes.

En el contexto de los compromisos asumidos por la Comisión en su Plan de Acción CARS 2020 para una industria del automóvil fuerte, competitiva y sostenible en Europa², el marco de homologación de tipo UE para los vehículos de motor se sometió a una exhaustiva prueba de adecuación en 2013. En esa prueba se puso de manifiesto que el marco jurídico de la homologación de tipo UE es apropiado para conseguir los principales objetivos de armonización, funcionamiento eficaz del mercado interior y competencia leal. Sin embargo, también se constató que las diferencias de interpretación y de rigor en la aplicación de los requisitos de unos Estados miembros a otros reducen la eficacia del marco. En el documento de trabajo de los servicios de la Comisión relativo a esta prueba de adecuación se reconocía que había margen de mejora y se señalaba la revisión de la Directiva 2007/46/CE como una cuestión prioritaria, así como la necesidad de centrarse en los siguientes aspectos:

- introducción de requisitos de vigilancia del mercado para complementar los requisitos de homologación de tipo;
- clarificación de los procedimientos de recuperación y salvaguardia, así como de las condiciones para conceder extensiones de las homologaciones concedidas a tipos de vehículos ya existentes;
- mejora de la garantía de cumplimiento del marco de homologación de tipo mediante la armonización y el perfeccionamiento de los procedimientos de homologación de tipo y de conformidad de la producción aplicados por las autoridades y los servicios técnicos de los Estados miembros;

¹ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

² COM(2012) 636 final.

- clarificación de los papeles y las responsabilidades de los agentes económicos de la cadena de suministro, así como de las autoridades y de las partes que garantizan el cumplimiento del marco; y
- mejora de la adecuación de los sistemas alternativos de homologación de tipo (homologaciones nacionales de series cortas y homologaciones individuales) y del proceso de homologación de tipo multifásica, a fin de ofrecer una flexibilidad adecuada a los nichos de mercado y a las pymes, pero sin generar desigualdades.

Aunque la prueba de adecuación confirmó que el marco regulador actual presenta aspectos positivos de cara a la consecución de los objetivos de actuación, dicho marco ha sido objeto de duras críticas tras descubrirse que un fabricante alemán (VW) ha estado utilizando durante años un *software* para manipular el rendimiento de sus coches por lo que se refiere a las emisiones. En la semana que siguió a la revelación del escándalo, la Comisión anunció que reforzaría el sistema de homologación de tipo, en particular por medio de mecanismos de supervisión adecuados que garantizaran una aplicación correcta y armonizada de los procedimientos de homologación de tipo. En un mercado interior con veintiocho Estados miembros y en un sector sujeto a un progreso científico y tecnológico constante, la existencia de divergencias sustanciales en la interpretación y la aplicación de las normas conlleva el riesgo de socavar la eficacia del sistema y, por tanto, los principales objetivos de actuación, consistentes en garantizar la seguridad y la salud de los ciudadanos y la protección del medio ambiente. A raíz del escándalo de VW, muchas partes interesadas han pedido abiertamente una revisión del sistema.

Esta revisión tiene por objeto corregir las deficiencias y lagunas detectadas y restablecer la confianza de los ciudadanos en la capacidad del sistema reglamentario para garantizar un nivel adecuado de protección de la salud y el medio ambiente.

1.2. Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

- La Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.
- El Reglamento (CE) n° 765/2008³, sobre acreditación y vigilancia del mercado, que contiene normas para la política europea de acreditación (control de la competencia de los laboratorios y los organismos de certificación o inspección que expiden los certificados en la UE) y para la política en el ámbito de la vigilancia del mercado y de los controles de los productos procedentes de terceros países (a fin de que los productos sean seguros vengan de donde vengán).
- La Decisión n° 768/2008/CE⁴, que establece un marco común para la comercialización de los productos y contiene las disposiciones estándar que han de emplearse en la legislación de la UE sobre el mercado interior de los productos (por ejemplo, definiciones, obligaciones de los agentes económicos, cláusula de salvaguardia, etc.).

³ DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

⁴ DO L 218 de 13.8.2008, p. 82.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

La Comisión Europea inició una consulta pública en 2010⁵ para saber lo que opinaban las partes interesadas sobre su intención de revisar la Directiva marco. La finalidad de esa consulta pública era verificar si los ámbitos en los que los servicios de la Comisión consideraban que era posible mejorar la garantía de cumplimiento de la legislación sobre la homologación de tipo UE aplicable a los vehículos de motor permitirían que la revisión prevista de la Directiva marco 2007/46/CE tuviera el alcance y la precisión adecuados.

Se recibieron cuarenta respuestas pertinentes, que en general indicaban un firme apoyo a los objetivos de la iniciativa. Si bien un 74 % de las respuestas coincidían en que el actual marco de homologación de tipo es ya de una calidad bastante elevada, el 57,6 % de ellas consideraban que, no obstante, podía hacerse más por recalcar y centrar adecuadamente la aplicación legal de los principios de vigilancia del mercado, mientras que un 47 % de las respuestas consideraban que las actuales disposiciones de vigilancia del mercado son ineficaces, frente a solo un 2,9 % que las consideraban eficaces. El resultado demostraba claramente que las partes interesadas comparten la opinión de que puede y debe hacerse más para complementar los controles *ex ante* que ofrece el marco de homologación de tipo con disposiciones de vigilancia del mercado *ex post*.

Los servicios de la Comisión encargaron además varios estudios externos, como acompañamiento del proceso de evaluación de impacto, cuyos resultados se tuvieron en cuenta en dicho proceso. En la primera mitad de 2011 se llevó a cabo un estudio de evaluación *ex post*⁶ sobre la Directiva marco, seguido de un estudio de evaluación de impacto⁷ en la segunda mitad de ese mismo año. En este estudio se evaluó el impacto de las posibles opciones concebidas para cada una de las necesidades que habían sido identificadas por los servicios de la Comisión y cuya pertinencia había sido confirmada por la consulta pública. Sobre la base de los resultados de la consulta pública y del estudio de evaluación de impacto, se consideró preferible una combinación de opciones de actuación para responder a esas necesidades.

En 2012/13 se siguió trabajando en la preparación de la evaluación de impacto y en la revisión de la Directiva marco por medio de un proyecto piloto de prueba de adecuación. A tal fin se adjudicó un contrato de estudios, que concluyó en marzo de 2013. En noviembre de 2013 se publicó un documento de trabajo de los servicios de la Comisión⁸ en el que se informaba de los resultados del proyecto piloto de prueba de adecuación y se destacaban las prioridades de la revisión prevista de la Directiva 2007/46/CE (véase el punto 1.1).

La participación a alto nivel de las partes interesadas tuvo lugar en el marco del Grupo de Alto Nivel CARS 21, del que emanaron una serie de recomendaciones relacionadas con el marco de homologación de tipo que fueron incorporadas por la Comisión en su Plan de Acción CARS 2020, adoptado en noviembre de 2012.

⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index_es.htm

⁶ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation_es.pdf

⁷ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation_es.pdf

⁸ SWD(2013) 466 final.

Por último, y en consonancia con los compromisos asumidos por la Comisión Europea en su Plan de Acción CARS 2020, se llevó a cabo un análisis de la competitividad en la segunda mitad de 2013, como complemento de las acciones anteriormente mencionadas. En el contexto de este análisis se examinó la necesidad de medidas paliativas para las pymes y se demostró que, con la combinación de opciones de actuación escogida, las pymes del sector no sufrirían repercusiones significativas que pudieran requerir ese tipo de medidas.

Además, durante todo el proceso de evaluación de impacto se mantuvieron intercambios específicos con las autoridades de los Estados miembros en reuniones del Comité Técnico sobre Vehículos de Motor y del Grupo de Expertos de Autoridades de Homologación de Tipo. El intercambio de puntos de vista con la industria y las asociaciones de usuarios tuvo lugar en el marco del Grupo de Trabajo sobre Vehículos de Motor. Los contratistas de los estudios externos también consultaron a todas las partes interesadas para recabar datos y opiniones.

Movido por el estallido del escándalo de las emisiones de VW, el Parlamento Europeo adoptó el 5 de octubre de 2015 una Resolución sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil, en la que insta a la Comisión a que refuerce de modo significativo el actual régimen de homologación de tipo UE, entre otras cosas con una mayor supervisión por parte de la UE, en particular en lo referente a la vigilancia del mercado, la coordinación y el régimen de seguimiento de los vehículos vendidos en la Unión.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Base jurídica

La base jurídica de la propuesta es el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3.2. Principio de subsidiariedad

La legislación marco para la homologación de tipo de los vehículos de motor contribuye a la implantación del mercado interior de bienes. La presente propuesta pretende conseguir que esa legislación se aplique y se haga cumplir de forma más eficaz, como parte del objetivo global de afianzar la estrategia del mercado interior.

Aunque los Estados miembros son los responsables de aplicar la legislación en su territorio, es esencial garantizar un enfoque armonizado y coordinado que se base en criterios comúnmente aplicables y sea uniformemente aplicado por los Estados miembros para que las condiciones sean las mismas en toda la UE, interpretando, aplicando y haciendo cumplir los requisitos de homologación de tipo de manera armonizada, con el apoyo de disposiciones armonizadas sobre vigilancia del mercado que proporcionen a los Estados miembros medios adecuados para realizar controles poscomercialización y emprender acciones correctoras eficaces y comunes contra la presencia en el mercado de productos no conformes e inseguros.

Las diferencias en la forma de organizar la homologación de tipo y la vigilancia del mercado en los distintos Estados miembros pueden hacer que la garantía de cumplimiento de los requisitos no sea uniforme en el contexto del mercado interior de la Unión, en el que ya no hay fronteras interiores y prácticamente han desaparecido los controles en las fronteras nacionales. Para impedir que se introduzcan en su territorio productos no conformes, los Estados miembros dependen también en gran medida de lo eficaz que sea la política de garantía de cumplimiento

de sus vecinos. En consecuencia, las deficiencias de esa política en un solo Estado miembro pueden minar gravemente los esfuerzos realizados por otros Estados miembros para impedir que entren en sus mercados productos no conformes. Esta interdependencia se acentúa por el hecho de que la competencia de las autoridades encargadas de garantizar el cumplimiento se limita al territorio nacional. Cuando es necesaria una acción correctora más allá de las fronteras, estas autoridades dependen de sus homólogos en otros Estados miembros.

Esto se debe a que el marco de homologación de tipo se basa en el principio de que todos los vehículos nuevos fabricados de conformidad con un tipo de vehículo homologado por un Estado miembro gozan del derecho a ser libremente comercializados y matriculados en los demás Estados miembros. Tal derecho se aplica a todos esos vehículos, sin importar dónde han sido fabricados. Eso significa que también vehículos fabricados fuera de la UE pueden ser libremente importados en la UE si su fabricante certifica que se han fabricado de conformidad con un tipo de vehículo homologado en un Estado miembro de la UE. Dado el carácter mundial del sector del automóvil, en el que las importaciones de productos de automoción procedentes de fuera de la UE son numerosas, esta importante dimensión transfronteriza exige una acción coordinada a nivel de la UE para garantizar la igualdad de condiciones.

Si, para abordar los problemas del mercado, los Estados miembros tuvieran que adoptar individualmente medidas a nivel nacional, se correría el riesgo de crear obstáculos a la libre circulación de vehículos de motor garantizada por la legislación marco. Por tanto, está justificada la actuación a nivel de la UE.

3.3. Principio de proporcionalidad

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad, pues no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de asegurar el correcto funcionamiento del mercado interior y ofrecer, al mismo tiempo, un nivel elevado de seguridad pública y de protección medioambiental.

Las medidas propuestas para reforzar y armonizar aún más la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo se basan en los principios acordados que se establecen en el marco común para la comercialización de los productos, así como en las disposiciones de referencia de la legislación de la Unión de armonización de productos establecidas en el anexo I de la Decisión nº 768/2008/CE. Cuando ha sido necesario y ha estado justificado, tales disposiciones se han adaptado a las especificidades del sector de la automoción, en particular con el fin de reconocer la existencia de un marco de homologación de tipo ya afianzado y de garantizar la plena coherencia con dicho marco. Este es el caso, en concreto, de las disposiciones relativas al intercambio de información y a la cooperación entre las autoridades de vigilancia del mercado, por una parte, y las autoridades de homologación de tipo y los servicios técnicos por ellas designados, por otra.

3.4. Instrumentos elegidos

Se considera adecuado utilizar un reglamento, pues este instrumento garantiza una aplicación y una garantía de cumplimiento directas y armonizadas, sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros.

La propuesta sigue basándose en el «planteamiento por niveles» ya introducido en el marco de homologación de tipo UE aplicable a los vehículos de motor. Este planteamiento contempla la legislación en tres etapas:

- el Parlamento Europeo y el Consejo establecerán las disposiciones fundamentales y el ámbito de aplicación en un Reglamento basado en el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea siguiendo el procedimiento legislativo ordinario;
- las especificaciones técnicas detalladas asociadas a las disposiciones fundamentales se establecerán en actos delegados adoptados por la Comisión de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
- la Comisión adoptará los actos de ejecución que contengan las disposiciones administrativas, como los modelos de ficha de características, certificado de homologación de tipo, certificado de conformidad, etc., de conformidad con el artículo 291 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Las repercusiones presupuestarias de la presente propuesta son las siguientes:

- organización por parte del personal de la Comisión de «evaluaciones conjuntas» de los servicios técnicos y participación de dicho personal en esas evaluaciones;
- costes de la participación de expertos nacionales en las «evaluaciones conjuntas» de los servicios técnicos, de conformidad con las normas de la Comisión sobre el reembolso de los gastos soportados por expertos;
- apoyo científico, técnico y logístico del personal de la Comisión al sistema de revisión *inter pares* (auditorías conjuntas de los servicios técnicos) y a la coordinación de las actividades de vigilancia del mercado de los Estados miembros en el ámbito de los productos de automoción;
- gestión y desarrollo del marco regulador de la UE para la homologación de tipo y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (funcionamiento del presente Reglamento y preparación de actos delegados o de ejecución) por parte del personal de la Comisión, apoyo de este a los Estados miembros para garantizar la ejecución eficaz y eficiente de dicho marco y seguimiento de esta ejecución por parte de dicho personal;
- costes de organización de las reuniones del Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento establecido en el artículo 10, incluido el reembolso de los gastos de viaje de los Estados miembros;
- costes de creación y gestión del mecanismo de supervisión en relación con las evaluaciones de la conformidad llevadas a cabo por los servicios técnicos;
- costes de los ensayos de cumplimiento y conformidad de los vehículos de motor realizados por la Comisión; y
- costes de la participación en la cooperación internacional en materia de regulación, en particular en la CEPE.

Estos costes se detallan en la ficha financiera legislativa.

Dadas las limitaciones del marco financiero plurianual 2014-2020, la ejecución de la propuesta legislativa tendrá que basarse en los recursos existentes y diseñarse de

manera que no se requieran recursos financieros adicionales con cargo al presupuesto de la UE. Las acciones previstas en la presente propuesta de Reglamento no tendrán ninguna incidencia presupuestaria en el presupuesto de la UE, más allá de los créditos ya previstos en la programación financiera oficial de la Comisión, ya que las necesidades de recursos financieros tendrán que satisfacerse a través de ingresos afectados y de una redistribución interna.

Durante el período posterior al 31 de diciembre de 2020, el importe estará sujeto al marco financiero plurianual vigente para el período que comenzará en 2021, de conformidad con el artículo 312 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

5.1. Espacio Económico Europeo

El acto propuesto se refiere a asuntos pertinentes para el Espacio Económico Europeo (EEE) y, por tanto, debe hacerse extensivo a este.

5.2. Derogación de disposiciones legales vigentes

La adopción de la propuesta dará lugar a la derogación de la legislación vigente.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de bienes, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. Las normas del mercado interior deben ser transparentes, sencillas y coherentes y ofrecer así seguridad y claridad jurídicas en beneficio de las empresas y los consumidores.
- (2) Para ello se estableció, por medio de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰, un amplio marco de homologación de tipo UE de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.
- (3) En la evaluación del marco jurídico de la Unión para la homologación de tipo de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos llevada a cabo en 2013¹¹ se puso de manifiesto que el marco establecido por la Directiva 2007/46/CE es adecuado para conseguir los principales objetivos de armonización, funcionamiento eficaz del mercado interior y competencia leal y que, por tanto, debía seguir aplicándose.
- (4) Sin embargo, en esa evaluación se llegó a la conclusión de que es necesario lo siguiente: introducir disposiciones de vigilancia del mercado como complemento de los requisitos de homologación de tipo; clarificar los procedimientos de recuperación y

⁹ DO C de , p. .

¹⁰ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

¹¹ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión *Fitness Check of the EU legal framework for the type-approval of motor vehicles* (Prueba de adecuación del marco jurídico de la UE para la homologación de tipo de los vehículos de motor) [SWD(2013) 466 final].

salvaguardia y las condiciones para conceder extensiones de las homologaciones de tipos de vehículo ya existentes; mejorar la garantía de cumplimiento del marco de homologación de tipo armonizando y perfeccionando los procedimientos de homologación de tipo y de conformidad de la producción aplicados por las autoridades y los servicios técnicos de los Estados miembros; clarificar los papeles y las responsabilidades de los agentes económicos de la cadena de suministro y de las autoridades y las partes que garantizan el cumplimiento del marco; y mejorar la adecuación de los sistemas alternativos de homologación de tipo (homologaciones nacionales de series cortas y homologaciones de vehículo individual) y del proceso de homologación de tipo multifásica a fin de ofrecer una flexibilidad adecuada a los nichos de mercado y a las pymes, pero sin generar desigualdades.

- (5) Además, los problemas que han surgido recientemente con la ejecución del marco de homologación de tipo han puesto de manifiesto deficiencias concretas y han demostrado la necesidad de una revisión fundamental para garantizar un marco regulador sólido, transparente, predecible y sostenible, que ofrezca un nivel elevado de seguridad y de protección de la salud y del medio ambiente.
- (6) El presente Reglamento contiene las normas y los principios armonizados para la homologación de tipo de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, así como para la homologación de vehículo individual, con vistas a garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior, en beneficio de las empresas y de los consumidores, y a ofrecer un nivel elevado de seguridad y de protección de la salud y del medio ambiente.
- (7) El presente Reglamento establece los requisitos técnicos y administrativos esenciales de homologación de tipo de los vehículos de motor de las categorías M y N y sus remolques (categoría O) y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, con vistas a garantizar un nivel adecuado de seguridad y eficacia medioambiental. Estas categorías comprenden los vehículos de motor destinados al transporte de pasajeros y los vehículos de motor destinados al transporte de mercancías, así como los remolques de ambos.
- (8) El presente Reglamento pretende reforzar el actual marco de homologación de tipo, en particular introduciendo disposiciones sobre la vigilancia del mercado. La vigilancia del mercado debe introducirse en el sector de la automoción especificando las obligaciones de los agentes económicos de la cadena de suministro y las responsabilidades de las autoridades encargadas de garantizar el cumplimiento del marco en los Estados miembros, así como las medidas que deben tomarse cuando se encuentran en el mercado productos de automoción que presentan un riesgo grave para la seguridad o el medio ambiente o que no cumplen los requisitos de homologación de tipo.
- (9) Debe garantizarse la ejecución efectiva de los requisitos de homologación de tipo mejorando las disposiciones relativas a la conformidad de la producción, entre otras cosas estableciendo auditorías periódicas obligatorias de los métodos de control de la conformidad y la conformidad permanente de los productos en cuestión y reforzando los requisitos relativos a la competencia, las obligaciones y el rendimiento de los servicios técnicos que realizan ensayos para las homologaciones de tipo de vehículo entero bajo la responsabilidad de las autoridades de homologación de tipo. El correcto funcionamiento de los servicios técnicos es fundamental para garantizar un nivel elevado de seguridad y de protección del medio ambiente y para asegurar la confianza

de los ciudadanos en el sistema. Los criterios para la designación de los servicios técnicos contenidos en la Directiva 2007/46/CE deben ser establecidos de manera más detallada para que su aplicación sea uniforme. Los métodos de evaluación de los servicios técnicos de los Estados miembros tienden a diferir progresivamente, debido a la creciente complejidad de su labor. Por tanto, es necesario establecer obligaciones procedimentales que garanticen el intercambio de información y el seguimiento de las prácticas aplicadas por los Estados miembros para la evaluación, la designación, la notificación y el seguimiento de sus servicios técnicos. Esas obligaciones procedimentales deben eliminar toda discrepancia en los métodos utilizados y en la interpretación de los criterios para la designación de los servicios técnicos.

- (10) Ahora es más necesario que las autoridades designadoras sometan a control y seguimiento a los servicios técnicos, pues el progreso técnico ha aumentado el riesgo de que tales servicios no posean la competencia necesaria para ensayar las nuevas tecnologías o los nuevos dispositivos que aparecen en el ámbito para el que han sido designados. Como el progreso técnico acorta los ciclos de los productos, y dado que la periodicidad de las evaluaciones de vigilancia *in situ* y del seguimiento varía de unas autoridades designadoras a otras, deben establecerse requisitos mínimos con respecto a la periodicidad de la vigilancia y el seguimiento de los servicios técnicos.
- (11) La designación y el seguimiento de los servicios técnicos por parte de los Estados miembros, de acuerdo con criterios detallados y estrictos, deben pues estar sujetos a controles de supervisión a nivel de la Unión, lo que incluye auditorías independientes como condición para la renovación de su notificación al cabo de cinco años. Conviene reforzar la posición de los servicios técnicos con respecto a los fabricantes, incluidos su derecho y su deber de llevar a cabo inspecciones en las fábricas sin previo aviso y de realizar ensayos físicos o de laboratorio sobre los productos regulados por el presente Reglamento, a fin de garantizar que los fabricantes mantengan la conformidad después de obtener la homologación de tipo de sus productos.
- (12) A fin de aumentar la transparencia y la confianza mutua, y para seguir adaptando y desarrollando los criterios de evaluación, designación y notificación de los servicios técnicos, así como los procedimientos de extensión y renovación, los Estados miembros deben cooperar entre sí y con la Comisión. Deben consultarse entre sí y consultar a la Comisión sobre cuestiones de importancia general para la ejecución del presente Reglamento e informar a la Comisión y a los demás Estados miembros de su modelo de lista de control de la evaluación.
- (13) Si la designación de un servicio técnico se basa en la acreditación a tenor del Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo¹², los organismos de acreditación y las autoridades designadoras deben intercambiar la información pertinente para la evaluación de las competencias de los servicios técnicos.
- (14) Los Estados miembros deben cobrar tasas por la designación y el seguimiento de los servicios técnicos, a fin de garantizar la sostenibilidad del seguimiento de los servicios técnicos por parte de los Estados miembros y de establecer una condiciones equitativas para esos servicios. Al objeto de garantizar la transparencia, los Estados miembros deben informar a la Comisión y a los demás Estados miembros antes de adoptar la cuantía y la estructura de las tasas.

¹² Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

- (15) Cuando, a pesar de las medidas adoptadas para garantizar una aplicación y un seguimiento coherentes de los requisitos por parte de los Estados miembros, existan dudas sobre la competencia de un servicio técnico, la Comisión debe tener la posibilidad de investigar casos concretos.
- (16) Con el fin de asegurarse de que los ensayos y las actas aportados por los servicios técnicos no estén influidos por circunstancias ilegítimas, la organización y el funcionamiento de los servicios técnicos deben garantizar una imparcialidad absoluta. Para poder llevar a cabo sus tareas de forma coherente y sistemática, los servicios técnicos deben contar con un sistema de gestión satisfactorio, que incluya disposiciones sobre el secreto profesional. Al objeto de que los servicios técnicos puedan realizar adecuadamente su labor, deben garantizarse en todo momento el nivel de conocimientos, la competencia y la independencia de su personal.
- (17) Debe garantizarse la independencia de los servicios técnicos con respecto a los fabricantes, entre otras cosas evitando que estos efectúen pagos directos o indirectos a aquellos por las inspecciones y los ensayos de homologación de tipo que hayan llevado a cabo. Por consiguiente, los Estados miembros deben establecer una estructura de tasas de homologación de tipo que cubra los costes de todos los ensayos y las inspecciones de homologación de tipo que hayan realizado los servicios técnicos designados por la autoridad de homologación de tipo, así como los costes administrativos de la expedición de la homologación de tipo y los costes de los ensayos y las inspecciones *ex post* para la verificación del cumplimiento.
- (18) Es preciso un mecanismo robusto de garantía de cumplimiento que asegure la observancia de los requisitos del presente Reglamento. Garantizar el cumplimiento de los requisitos de homologación de tipo y de conformidad de la producción contenidos en la legislación que regula el sector del automóvil debe seguir siendo la responsabilidad fundamental de las autoridades de homologación, ya que se trata de una obligación que está estrechamente vinculada a la expedición de la homologación de tipo y que requiere un conocimiento detallado del contenido de esta. Por tanto, es importante que la actuación de las autoridades de homologación sea objeto de verificación periódica por medio de revisiones *inter pares*, a fin de garantizar que todas las autoridades de homologación apliquen un nivel uniforme de calidad y rigurosidad al velar por el cumplimiento de los requisitos de homologación de tipo. Además, es importante disponer la obligación de verificar la corrección de la homologación de tipo en sí.
- (19) La existencia de una coordinación más estrecha entre las autoridades nacionales, a través del intercambio de información y de evaluaciones coordinadas bajo la dirección de una autoridad coordinadora, es fundamental para garantizar un nivel constantemente elevado de seguridad y de protección de la salud y del medio ambiente en el mercado interior. Esto, a su vez, ha de llevar, a nivel nacional, a un uso más eficiente de unos recursos escasos. A tal efecto debe crearse un foro para que los Estados miembros y la Comisión intercambien información sobre sus actividades encaminadas a garantizar el cumplimiento de la legislación en materia de homologación de tipo y para que coordinen tales actividades. La cooperación oficiosa que existe actualmente entre los Estados miembros a este respecto se beneficiaría de un marco más formal.
- (20) Las normas sobre la vigilancia del mercado de la Unión y sobre el control de los productos que entran en dicho mercado establecidas en el Reglamento (CE) nº 765/2008 son aplicables a los vehículos de motor y sus remolques, así como a los

sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, sin que ello sea óbice para que los Estados miembros elijan a las autoridades competentes encargadas de desempeñar esas tareas. La vigilancia del mercado puede ser una competencia compartida entre distintas autoridades nacionales, a fin de tener en cuenta los sistemas nacionales de vigilancia del mercado de los Estados miembros creados con arreglo al Reglamento (CE) n° 765/2008. La coordinación y el seguimiento eficaces a nivel de la Unión y a nivel nacional deben garantizar que las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado hagan cumplir el nuevo marco de homologación de tipo y vigilancia del mercado.

- (21) Deben incluirse en el presente Reglamento normas sobre la vigilancia del mercado, a fin de reforzar los derechos y las obligaciones de las autoridades nacionales competentes, garantizar la coordinación eficaz de sus actividades de vigilancia del mercado y clarificar los procedimientos aplicables.
- (22) Al objeto de aumentar la transparencia en el proceso de homologación y de facilitar el intercambio de información y la verificación independiente por parte de las autoridades de vigilancia del mercado, las autoridades de homologación y la Comisión, la documentación de homologación de tipo debe facilitarse en formato electrónico y ponerse a disposición del público, con las exenciones oportunas debidas a la protección de los intereses comerciales y a la protección de los datos personales.
- (23) Las obligaciones de las autoridades nacionales en materia de vigilancia del mercado contenidas en el presente Reglamento son más específicas que las establecidas en el artículo 19 del Reglamento (CE) n° 765/2008, a fin de tener en cuenta las especificidades del marco de homologación de tipo y la necesidad de complementar dicho marco con un mecanismo de vigilancia del mercado eficaz que garantice una sólida verificación *ex post* de la conformidad de los productos regulados por el presente Reglamento.
- (24) Entre esas obligaciones más específicas para las autoridades nacionales, el presente Reglamento debe establecer ensayos e inspecciones de verificación *ex post* del cumplimiento con un número suficiente de vehículos introducidos en el mercado. La selección de los vehículos que han de someterse a esta verificación *ex post* del cumplimiento debe basarse en una evaluación del riesgo adecuada que tenga en cuenta la gravedad del posible incumplimiento y la probabilidad de que se dé.
- (25) Además, la Comisión debe organizar y llevar a cabo, o exigir que se lleven a cabo, ensayos e inspecciones de verificación *ex post* del cumplimiento, independientes de los que realicen los Estados miembros atendiendo a sus obligaciones nacionales de vigilancia del mercado. Cuando esos ensayos e inspecciones determinen la existencia de un incumplimiento, o cuando se compruebe que se ha concedido una homologación de tipo sobre la base de datos incorrectos, la Comisión debe tener derecho a emprender acciones correctoras a escala de la Unión para restablecer la conformidad de los vehículos afectados y a investigar por qué no era correcta la homologación de tipo. Debe garantizarse en el presupuesto general de la Unión una financiación adecuada para poder efectuar esos ensayos e inspecciones de verificación del cumplimiento. Dadas las limitaciones presupuestarias del marco financiero plurianual 2014-2020, la ejecución de la propuesta legislativa tendrá que basarse en los recursos existentes y diseñarse de manera que no se requieran recursos financieros adicionales. La Comisión debe estar facultada para imponer multas administrativas cuando se determine la existencia de un incumplimiento.

- (26) Con el fin de garantizar un elevado nivel de seguridad funcional de los vehículos, la protección de sus ocupantes y de otros usuarios de la vía y la protección medioambiental, deben seguir armonizándose y adaptándose al progreso técnico y científico los requisitos técnicos y las normas medioambientales aplicables a los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes.
- (27) Los objetivos del presente Reglamento no deben verse afectados por el hecho de que determinados sistemas, componentes, unidades técnicas independientes o piezas y equipos puedan montarse en un vehículo después de que este haya sido introducido en el mercado, matriculado o puesto en servicio. Por tanto, deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que los sistemas, los componentes, las unidades técnicas independientes o las piezas y los equipos que puedan montarse en los vehículos y que puedan dificultar significativamente el funcionamiento de sistemas que son esenciales para la protección del medio ambiente o la seguridad funcional se sometan al control de una autoridad de homologación antes de que los vehículos sean introducidos en el mercado, matriculados o puestos en servicio.
- (28) El sistema de homologación de tipo UE ha de permitir a cada Estado miembro confirmar que todo tipo de vehículo y todo tipo de sistema, componente y unidad técnica independiente destinados a ese tipo de vehículo hayan sido sometidos a los ensayos y las inspecciones que establece el presente Reglamento para verificar que cumplen los requisitos de homologación de tipo en él contenidos, y que su fabricante ha obtenido el correspondiente certificado de homologación de tipo. El sistema de homologación de tipo UE obliga a los fabricantes a fabricar sus vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes de conformidad con el tipo homologado. Los fabricantes de vehículos deben certificar este particular expidiendo un certificado de conformidad para cada vehículo. Todo vehículo que vaya acompañado de un certificado de conformidad válido debe poder ser comercializado y matriculado para su utilización en toda la Unión.
- (29) La conformidad de la producción es una de las piedras angulares del sistema de homologación de tipo UE, por lo que las medidas adoptadas por el fabricante para garantizar tal conformidad deben ser aprobadas por la autoridad competente o por un servicio técnico debidamente cualificado designado al efecto, y ser objeto de una verificación regular por medio de auditorías periódicas independientes. Además, las autoridades de homologación deben velar por que se verifique la conformidad permanente de los productos de que se trate.
- (30) Para que las homologaciones de tipo conserven su validez, el fabricante debe informar a la autoridad que ha homologado su tipo de vehículo de todo cambio en las características del tipo o en los requisitos de seguridad o eficacia medioambiental que son aplicables al tipo. Por tanto, es importante que la validez de los certificados de homologación de tipo expedidos esté limitada en el tiempo y que esos certificados solo puedan renovarse cuando la autoridad de homologación haya verificado a su satisfacción que el tipo de vehículo sigue cumpliendo todos los requisitos aplicables. Por otro lado, deben clarificarse las condiciones para la extensión de homologaciones de tipo, a fin de que la aplicación de los procedimientos y la garantía de cumplimiento de los requisitos de homologación de tipo sean uniformes en toda la Unión.
- (31) La evaluación de los riesgos graves para la seguridad y de los daños para la salud pública y el medio ambiente de los que se tenga noticia debe realizarse a nivel nacional, pero ha de garantizarse una coordinación a escala de la Unión cuando el riesgo o el daño comunicados puedan darse más allá del territorio de un Estado

miembro, a fin de compartir recursos y de asegurar la coherencia de las acciones correctoras que vayan a adoptarse para mitigar el riesgo y el daño identificados.

- (32) Para que todos los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes que se introduzcan en el mercado ofrezcan un nivel elevado de seguridad y protección medioambiental, el fabricante o cualquier otro agente económico de la cadena de suministro deben adoptar medidas correctoras eficaces, incluida la recuperación de vehículos, cuando un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente presenten un riesgo grave para los usuarios o el medio ambiente según el artículo 20 del Reglamento (CE) n° 765/2008. Las autoridades de homologación deben tener la facultad de evaluar y verificar si tales medidas son suficientes. Las autoridades de los demás Estados miembros deben tener derecho a tomar medidas de salvaguardia en caso de que consideren que las medidas correctoras del fabricante no son suficientes.
- (33) Debe ofrecerse una flexibilidad adecuada mediante sistemas alternativos de homologación de tipo para los fabricantes que fabrican vehículos en series cortas. Tales fabricantes deben poder beneficiarse de las ventajas del mercado interior de la Unión, a condición de que sus vehículos cumplan los requisitos de homologación de tipo UE específicos aplicables a los vehículos fabricados en series cortas. En un número limitado de casos, procede autorizar una homologación de tipo nacional para series cortas. Para evitar un uso abusivo, todo procedimiento simplificado para vehículos fabricados en series cortas debe limitarse a casos de producción muy limitada. Por consiguiente, es necesario definir con precisión el concepto de vehículo fabricado en series cortas por lo que se refiere al número de vehículos fabricados, a los requisitos que deben cumplirse y a las condiciones para la introducción de estos vehículos en el mercado. Es igualmente importante especificar un sistema de homologación alternativo para vehículos individuales, en particular para ofrecer la flexibilidad suficiente de cara a la homologación de vehículos fabricados en varias fases.
- (34) La Unión es parte contratante del Acuerdo de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958»)¹³. La Unión ha aceptado un número significativo de reglamentos anejos al Acuerdo revisado de 1958 y, por tanto, está obligada a aceptar las homologaciones de tipo expedidas de acuerdo con esos reglamentos como homologaciones que cumplen los requisitos equivalentes de la Unión. Con el fin de simplificar su marco de homologación de tipo y de ponerlo en consonancia con el marco internacional de la CEPE, la Unión, por medio del Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴, derogó sus directivas de homologación de tipo específicas y las

¹³ Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») (DO L 346 de 17.12.1997, p. 81).

¹⁴ Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

sustituyó por la aplicación obligatoria de los reglamentos de la CEPE pertinentes. Para reducir la carga administrativa del proceso de homologación de tipo, debe permitirse a los fabricantes de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que soliciten la homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento, cuando proceda, directamente mediante la obtención de la homologación con arreglo a los Reglamentos de la CEPE pertinentes que figuran en los anexos del presente Reglamento.

- (35) En consecuencia, los reglamentos de la CEPE y sus modificaciones a los que la Unión haya dado su voto favorable o que la Unión aplique de acuerdo con la Decisión 97/836/CE¹⁵ deben incorporarse a la legislación de la UE sobre homologación de tipo. Deben, pues, delegarse en la Comisión los poderes para modificar los anexos del presente Reglamento y adoptar actos delegados a fin de garantizar que las referencias a reglamentos de la CEPE, y a sus respectivas modificaciones, contenidas en la lista de actos reglamentarios pertinentes se mantengan actualizadas.
- (36) Para mejorar el funcionamiento del mercado interior, especialmente por lo que se refiere a la libre circulación de bienes, la libertad de establecimiento y la libertad de prestación de servicios, son precisos un acceso sin restricciones a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo —mediante un formato normalizado que pueda utilizarse para obtener la información técnica— y una competencia efectiva en el mercado de los servicios que ofrezcan tal información. Los requisitos relativos a la información sobre la reparación y el mantenimiento han sido hasta ahora los establecidos en los Reglamentos (CE) n° 715/2007¹⁶ y (CE) n° 595/2009¹⁷ del Parlamento Europeo y del Consejo, y (UE) n° 692/2008¹⁸ y (UE) n° 582/2011¹⁹ de la Comisión. Esos requisitos deben consolidarse en el presente Reglamento, y los Reglamentos (CE) n° 715/2007, (CE) n° 595/2009, (UE) n° 692/2008 y (UE) n° 582/2011 deben modificarse en consecuencia.
- (37) El progreso técnico que introduzca nuevos métodos o técnicas de diagnóstico y reparación de vehículos, como es el acceso a distancia a la información y el software del vehículo, no debe ir en detrimento de los objetivos del presente Reglamento por lo que respecta al acceso de los agentes independientes a la información sobre la reparación y el mantenimiento.

¹⁵ Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997 (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

¹⁶ Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

¹⁷ Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

¹⁸ Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

¹⁹ Reglamento (UE) n° 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y III de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 167 de 25.6.2011, p. 1).

- (38) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Estas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰.
- (39) A fin de completar el presente Reglamento con detalles técnicos adicionales, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo relativos a la seguridad y la eficacia medioambiental de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos. Es especialmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (40) Los Estados miembros deben establecer normas relativas a las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y velar por la ejecución de tales normas. Dichas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros deben comunicar anualmente a la Comisión las sanciones impuestas, a fin de comprobar la coherencia en la ejecución de estas disposiciones.
- (41) En aras de la claridad, la racionalidad y la simplificación, la Directiva 2007/46/CE debe ser derogada y sustituida por el presente Reglamento. La adopción de un reglamento garantiza que las disposiciones sean directamente aplicables y puedan actualizarse de manera oportuna y más eficiente para tener mejor en cuenta el progreso técnico y la evolución de los reglamentos en el contexto del Acuerdo revisado de 1958.
- (42) Con el fin de ejecutar adecuadamente la verificación del cumplimiento y de garantizar la igualdad de condiciones para los agentes económicos y las autoridades nacionales, la Comisión debe tener competencias para imponer multas administrativas armonizadas a los agentes económicos que infrinjan el presente Reglamento, sin importar dónde se concedió originalmente la homologación de tipo del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente.
- (43) Siempre que las medidas del presente Reglamento conlleven el tratamiento de datos personales, deben aplicarse de conformidad con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹ y con el Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo²², así como con las medidas nacionales de ejecución.
- (44) A fin de que los Estados miembros, las autoridades nacionales y los agentes económicos puedan prepararse para la aplicación de las nuevas normas introducidas

²⁰ Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

²¹ Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

²² Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

por el acto legislativo, debe fijarse una fecha de aplicación posterior a la entrada en vigor.

- (45) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas armonizadas sobre los requisitos administrativos y técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de las categorías M, N y O y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, y sobre la vigilancia del mercado de esos vehículos y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción, pueden alcanzarse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos para la homologación de tipo y la introducción en el mercado de todos los vehículos nuevos y los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes nuevos destinados a esos vehículos, según se contemplan en el artículo 2, apartado 1. Se aplica también a las homologaciones de vehículo individual.
2. El presente Reglamento establece los requisitos para la vigilancia del mercado de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes sujetos a homologación con arreglo a sus disposiciones, así como de las piezas y los equipos destinados a esos vehículos.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de las categorías M y N y a sus remolques de la categoría O que estén destinados a circular en vías públicas, incluidos los diseñados y fabricados en una o varias fases, y a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, así como a las piezas y los equipos, diseñados y fabricados para tales vehículos y remolques.
2. El presente Reglamento no se aplica a los vehículos siguientes:
 - a) vehículos agrícolas o forestales según se definen en el Reglamento (UE) n° 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo²³;
 - b) vehículos de dos o tres ruedas y cuatriciclos según se definen en el Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴;

²³ Reglamento (UE) n° 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

- c) vehículos con orugas.
3. El fabricante podrá solicitar la homologación de tipo o la homologación de vehículo individual conforme al presente Reglamento para los vehículos y las máquinas que se mencionan a continuación, siempre que estos cumplan los requisitos esenciales de este Reglamento:
- a) vehículos diseñados y fabricados para su uso principalmente en obras o en canteras o en instalaciones portuarias o aeroportuarias;
 - b) vehículos diseñados y fabricados para su uso por el ejército, protección civil, servicios de bomberos y fuerzas responsables del mantenimiento del orden público;
 - c) todo vehículo autopropulsado diseñado y fabricado específicamente para realizar determinadas tareas y que, debido a sus características estructurales, no es adecuado para transportar pasajeros ni mercancías.
4. El fabricante podrá solicitar la homologación de vehículo individual conforme al presente Reglamento para los siguientes vehículos:
- a) vehículos destinados exclusivamente a la competición en carretera;
 - b) prototipos de vehículos utilizados en la vía bajo la responsabilidad de un fabricante para llevar a cabo un programa de ensayo específico, siempre que hayan sido diseñados y fabricados específicamente para ese fin.

Artículo 3 *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones siguientes:

- 1) «homologación de tipo»: procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación de tipo certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;
- 2) «vigilancia del mercado»: actividades realizadas y medidas adoptadas por las autoridades de vigilancia del mercado para garantizar que los vehículos, los sistemas, los componentes, las unidades técnicas independientes, las piezas o los equipos que se comercialicen cumplan los requisitos de la legislación pertinente de la Unión y no pongan en peligro la salud, la seguridad ni cualquier otro aspecto relacionado con la protección del interés público;
- 3) «vehículo»: todo vehículo de motor o su remolque, tal como se definen en los puntos 10 y 11;
- 4) «sistema»: conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en un vehículo, que está sujeto a los requisitos del presente Reglamento o de cualquiera de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV;
- 5) «componente»: dispositivo destinado a formar parte de un vehículo, que puede ser objeto de homologación de tipo independientemente de dicho vehículo y que está

²⁴ Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

sujeto a los requisitos del presente Reglamento o de cualquiera de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV;

- 6) «unidad técnica independiente»: dispositivo destinado a formar parte de un vehículo, que puede ser objeto de homologación de tipo por separado, pero solo en relación con uno o varios tipos específicos de vehículo, y que está sujeto a los requisitos del presente Reglamento o de cualquiera de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV;
- 7) «piezas»: productos utilizados para el montaje, la reparación y el mantenimiento de un vehículo, así como recambios;
- 8) «equipos»: productos, distintos de las piezas, que pueden añadirse o instalarse en un vehículo;
- 9) «fabricante»: persona física o jurídica que es responsable de todos los aspectos de la homologación de tipo de un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente, de la homologación de un vehículo individual o del proceso de autorización de piezas y equipos, así como de garantizar la conformidad de la producción y de las cuestiones de vigilancia del mercado relacionadas con el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo en cuestión, tanto si esa persona participa directamente en todas las fases del diseño y la fabricación del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente de que se trate como si no;
- 10) «vehículo de motor»: todo vehículo autopropulsado que ha sido diseñado y fabricado para moverse por sus propios medios, tiene por lo menos cuatro ruedas, está completo, completado o incompleto y alcanza una velocidad máxima por construcción superior a 25 km/h;
- 11) «remolque»: todo vehículo con ruedas no autopropulsado que ha sido diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo de motor;
- 12) «autoridad de homologación»: autoridad o autoridades de un Estado miembro notificadas por este a la Comisión, con competencia en todos los aspectos relacionados con la homologación de tipo de un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente o con la homologación de un vehículo individual, y con competencia en el proceso de autorización de piezas y equipos y en la expedición y, en su caso, la retirada o la denegación de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, designar a los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumpla sus obligaciones sobre conformidad de la producción;
- 13) «autoridad de vigilancia del mercado»: autoridad o autoridades nacionales responsables de ejercer la vigilancia del mercado en el territorio del Estado miembro correspondiente;
- 14) «autoridad nacional»: autoridad de homologación, o cualquier otra autoridad, que interviene en la vigilancia del mercado, el control de las fronteras o la matriculación en un Estado miembro, y que es responsable de estas tareas, con respecto a vehículos, sistemas, componentes, unidades técnicas independientes y piezas o equipos;

- 15) «introducción en el mercado»: primera comercialización en la Unión de un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo;
- 16) «matriculación»: autorización administrativa permanente o temporal para la puesta en servicio de un vehículo en la vía pública, que incluye la identificación del vehículo y la expedición de un número secuencial;
- 17) «puesta en servicio»: primera utilización en la Unión de un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo, con los fines para los que están previstos;
- 18) «agente económico»: el fabricante, el representante del fabricante, el importador o el distribuidor;
- 19) «homologación de tipo de vehículo entero»: procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de vehículo incompleto, completo o completado cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;
- 20) «homologación de tipo multifásica»: procedimiento mediante el cual una o varias autoridades de homologación certifican que, dependiendo del grado de acabado, un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;
- 21) «vehículo incompleto»: todo vehículo que debe pasar por lo menos por una fase más de acabado para cumplir los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento y de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV;
- 22) «homologación de tipo UE»: procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento y de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV;
- 23) «certificado de homologación de tipo»: documento por el cual la autoridad de homologación certifica oficialmente que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente está homologado;
- 24) «representante del fabricante»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que está debidamente designada por el fabricante para que lo represente ante la autoridad de homologación o ante la autoridad de vigilancia del mercado y para que actúe en su nombre en los asuntos a los que se aplica el presente Reglamento;
- 25) «importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduce en el mercado un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo que han sido fabricados en un tercer país;
- 26) «homologación de tipo nacional»: procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes establecidos por el Derecho nacional de un Estado miembro, quedando la validez de la homologación limitada al territorio de ese Estado miembro;

- 27) «certificado de conformidad»: documento que figura en el anexo IX, expedido por el fabricante, por el que se certifica que el vehículo fabricado es conforme con el tipo de vehículo homologado;
- 28) «distribuidor»: concesionario o cualquier otra persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o el importador, que comercializa un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo;
- 29) «comercialización»: suministro remunerado o gratuito de un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo para su distribución o utilización en el mercado, realizado en el transcurso de una actividad comercial;
- 30) «homologación de tipo por etapas»: procedimiento consistente en obtener por etapas el conjunto completo de certificados de homologación de tipo UE para los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes que forman parte de un vehículo, que, en la fase final, tiene como resultado la homologación de tipo de vehículo entero;
- 31) «homologación de tipo de una sola vez»: procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica en una única operación que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en su conjunto cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;
- 32) «homologación de tipo mixta»: procedimiento de homologación de tipo por etapas en el que una o más homologaciones de tipo de sistema se obtienen en la fase final de homologación del vehículo entero, sin que sea necesario expedir los certificados de homologación de tipo UE para los sistemas correspondientes;
- 33) «vehículo completado»: vehículo resultante de la homologación de tipo multifásica que cumple los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento y de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV;
- 34) «vehículo completo»: vehículo que no necesita ser completado para cumplir los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento y de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV;
- 35) «tipo de vehículo»: categoría concreta de vehículos que comparten por lo menos los criterios esenciales especificados en la parte B del anexo II y que pueden presentar variantes y versiones según se indica en dicha parte;
- 36) «servicio técnico»: organización u organismo designados por la autoridad de homologación como laboratorio de ensayos o como organismo de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la evaluación inicial y otros ensayos o inspecciones;
- 37) «vehículo de base»: todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de una homologación de tipo multifásica;
- 38) «homologación de tipo de sistema»: procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de sistema cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;
- 39) «homologación de tipo de unidad técnica independiente»: procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de unidad técnica independiente cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes en relación con uno o más tipos especificados de vehículos;

- 40) «homologación de tipo de componente»: procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de componente independiente de un vehículo cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;
- 41) «método virtual de ensayo»: simulaciones por ordenador, cálculos incluidos, para demostrar que un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente cumplen los requisitos técnicos de un acto reglamentario enumerado en el anexo IV, sin que sea necesario el uso de un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independientes físicos;
- 42) «homologación de vehículo individual»: procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes para la homologación de vehículo individual UE y la homologación de vehículo individual nacional;
- 43) «vehículo de fin de serie»: todo vehículo que forma parte de unas existencias y que, debido a la entrada en vigor de nuevos requisitos técnicos conforme a los cuales no ha obtenido la homologación de tipo, no puede o deja de poder comercializarse, matricularse o ponerse en servicio;
- 44) «requisitos alternativos»: disposiciones administrativas y requisitos técnicos cuya finalidad es garantizar un nivel de seguridad funcional, de protección medioambiental y de seguridad laboral que sea equivalente, en la mayor medida posible, al nivel establecido por uno o varios de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV;
- 45) «recambios»: productos que deben instalarse en un vehículo para sustituir a sus piezas originales, incluidos los productos necesarios para el uso del vehículo, a excepción del combustible;
- 46) «información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo»: toda información necesaria para el diagnóstico, la revisión, la inspección, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación o la reinicialización de un vehículo, así como para la instalación en él de piezas o equipos, que los fabricantes ponen a disposición de sus concesionarios y talleres de reparación autorizados, con inclusión de las modificaciones y los suplementos posteriores de dicha información;
- 47) «agente independiente»: persona física o jurídica, distinta de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participa directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de vehículos, en especial talleres de reparación, fabricantes o distribuidores de equipos, herramientas o recambios para la reparación, editoriales de información técnica, clubes de automóviles, agentes de asistencia en carretera, agentes que ofrecen servicios de inspección y ensayo y agentes que imparten formación destinada a instaladores, fabricantes y talleres de reparación de equipos para vehículos que utilizan combustibles alternativos; asimismo, talleres de reparación, concesionarios o distribuidores autorizados incluidos en el sistema de distribución de un fabricante de vehículos determinado, en la medida en que presten servicios de reparación y mantenimiento para vehículos de un fabricante de cuyo sistema de distribución no sean miembros;
- 48) «taller de reparación autorizado»: persona física o jurídica que presta servicios de reparación y mantenimiento de vehículos dentro del sistema de distribución del fabricante;

- 49) «taller de reparación independiente»: persona física o jurídica que presta servicios de reparación y mantenimiento de vehículos fuera del sistema de distribución del fabricante;
- 50) «información del sistema de diagnóstico a bordo (DAB) del vehículo»: información relativa a un sistema que está instalado a bordo del vehículo o conectado a un motor y que es capaz de detectar disfunciones —y, si procede, indicirlas mediante un sistema de alerta—, de determinar la zona probable de disfunción por medio de la información almacenada en la memoria del ordenador y de comunicar esa información al exterior del vehículo;
- 51) «vehículo fabricado en series cortas»: tipo de vehículo cuyo número de unidades comercializadas, matriculadas o puestas en servicio no excede de los límites cuantitativos anuales establecidos en el anexo XII;
- 52) «vehículo especial»: vehículo de la categoría M, N u O con características técnicas específicas para desempeñar una función que requiere disposiciones o equipamientos especiales;
- 53) «semirremolque»: vehículo remolcado cuyo eje o ejes se encuentran detrás de su centro de gravedad (con la carga repartida uniformemente) y que está equipado con un dispositivo de enganche que permite transmitir las fuerzas horizontales y verticales al vehículo tractor.
- 54) «organismo nacional de acreditación»: único organismo de un Estado miembro con potestad pública para llevar a cabo acreditaciones, como se establece en el artículo 2, punto 11, del Reglamento (CE) nº 765/2008;
- 55) «evaluación in situ»: verificación realizada por la autoridad de homologación de tipo en los locales del servicio técnico o de uno de sus subcontratistas o filiales;
- 56) «evaluación de vigilancia in situ»: evaluación periódica y sistemática in situ, distinta de la evaluación in situ realizada para la designación inicial y de la evaluación *in situ* realizada para la renovación de la designación.

Artículo 4

Categorías de vehículos

1. A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las siguientes categorías de vehículos:
- a) categoría M, que comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, más concretamente:
- i) categoría M₁: vehículos de motor que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor, sin espacio para pasajeros de pie; el número de plazas de asiento puede limitarse a la del conductor,
- ii) categoría M₂: vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima no sea superior a 5 t; estos vehículos de motor pueden tener espacio para pasajeros de pie,
- iii) categoría M₃: vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima sea superior a 5 t; estos vehículos de motor pueden tener espacio para pasajeros de pie;

- b) categoría N, que comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, más concretamente:
 - i) categoría N₁: vehículos de motor cuya masa máxima no sea superior a 3,5 t,
 - ii) categoría N₂: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 t, pero no supere las 12 t,
 - iii) categoría N₃: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 12 t;
 - c) categoría O, que comprende los remolques diseñados y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para el alojamiento de personas, más concretamente:
 - i) categoría O₁: remolques cuya masa máxima no sea superior a 0,75 t,
 - ii) categoría O₂: remolques cuya masa máxima sea superior a 0,75 t, pero no supere las 3,5 t,
 - iii) categoría O₃: remolques cuya masa máxima sea superior a 3,5 t, pero no supere las 10 t,
 - iv) categoría O₄: remolques cuya masa máxima sea superior a 10 t.
2. En el anexo II se especifican los criterios para la categorización de los vehículos, los tipos de vehículo, las variantes y las versiones.

La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen el anexo II, a fin de adaptarlo al progreso técnico, en lo relativo a la categorización de las subcategorías de vehículos, los tipos de vehículo y los tipos de carrocería.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 5

Requisitos esenciales generales

1. Los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes deberán cumplir los requisitos de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV.
2. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen el anexo IV, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica y reglamentaria, introduciendo y actualizando las referencias a los actos reglamentarios que contengan los requisitos que deben cumplir los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes.

Artículo 6

Obligaciones de los Estados miembros

1. Los Estados miembros deberán crear o designar a las autoridades de homologación y a las autoridades de vigilancia del mercado. Los Estados miembros deberán notificar a la Comisión la creación y la designación de dichas autoridades.

La notificación deberá incluir el nombre, la dirección, la dirección de correo electrónico y las competencias de esas autoridades. La Comisión publicará en su sitio web la lista y los datos de las autoridades de homologación y de las autoridades de vigilancia del mercado.

2. Los Estados miembros solo deberán permitir la introducción en el mercado, la matriculación o la puesta en servicio de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que cumplan los requisitos del presente Reglamento.
3. Los Estados miembros no podrán prohibir, restringir o impedir la introducción en el mercado, la matriculación o la puesta en servicio de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que cumplan los requisitos del presente Reglamento, excepto en los casos que se establecen en el artículo 52.

No obstante dicha norma, los Estados miembros no estarán obligados a autorizar la introducción en el mercado, la matriculación o la puesta en servicio de vehículos cuyo tipo esté homologado con arreglo al presente Reglamento, pero que superen las dimensiones armonizadas establecidas en el anexo I de la Directiva 96/53/CE del Consejo²⁵.

4. Los Estados miembros deberán organizar y llevar a cabo la vigilancia del mercado y los controles de los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes que se introduzcan en el mercado con arreglo al capítulo III del Reglamento (CE) nº 765/2008.
5. Los Estados miembros deberán tomar las medidas necesarias para asegurarse de que las autoridades de vigilancia del mercado, cuando lo consideren necesario y justificado, estén facultadas para entrar en los locales de los agentes económicos y tomar las muestras necesarias de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, a fin de ensayar su conformidad.
6. Los Estados miembros examinarán y evaluarán periódicamente el funcionamiento de sus actividades de homologación de tipo. Tales exámenes y evaluaciones deberán realizarse cada cuatro años como mínimo, y sus resultados deberán comunicarse a los demás Estados miembros y a la Comisión. El Estado miembro de que se trate deberá poner a disposición del público un resumen de los resultados, en particular el número de la homologación de tipo concedida y la identidad de los fabricantes correspondientes.
7. Los Estados miembros examinarán y evaluarán periódicamente el funcionamiento de sus actividades de vigilancia. Tales exámenes y evaluaciones deberán realizarse cada cuatro años como mínimo, y sus resultados deberán comunicarse a los demás Estados miembros y a la Comisión. El Estado miembro deberá poner a disposición del público un resumen de los resultados.

²⁵ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

Artículo 7
Obligaciones de las autoridades de homologación

1. Las autoridades de homologación deberán homologar únicamente vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que cumplan los requisitos del presente Reglamento.
2. Las autoridades de homologación deberán desempeñar sus funciones de manera independiente e imparcial. Deberán respetar la confidencialidad cuando sea necesario para proteger secretos comerciales, sin perjuicio de la obligación de información establecida en el artículo 9, apartado 3, con el fin de proteger los intereses de los usuarios de la Unión.
3. Si un Estado miembro cuenta con más de una autoridad de homologación responsable de la homologación de vehículos, incluida la homologación de vehículo individual, deberá designar a una única autoridad de homologación de tipo que se haga responsable del intercambio de información con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y asuma las obligaciones establecidas en el capítulo XV del presente Reglamento.

Las autoridades de homologación de un mismo Estado miembro deberán cooperar entre sí compartiendo la información que sea pertinente con respecto a su cometido y sus funciones.

4. Cuando una autoridad de homologación reciba información de conformidad con el artículo 8, apartado 5, el artículo 9, apartado 5, el artículo 52, apartado 4, o el artículo 54, deberá adoptar todas las medidas necesarias para examinar la homologación concedida y, en su caso, corregirla o retirarla en función de las razones y de la gravedad de los defectos demostrados.
5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución con el fin de establecer los criterios comunes para designar, examinar y evaluar a las autoridades de homologación a nivel nacional. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

Artículo 8
Obligaciones de las autoridades de vigilancia del mercado

1. Las autoridades de vigilancia del mercado realizarán comprobaciones regulares para verificar que los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes cumplen los requisitos del presente Reglamento y que las homologaciones de tipo son correctas. Dichas comprobaciones deberán realizarse a una escala adecuada, mediante controles documentales y ensayos de conducción en condiciones reales y de laboratorio con muestras estadísticamente significativas. Al hacerlo, las autoridades de vigilancia deberán tener en cuenta los principios establecidos de evaluación del riesgo, las reclamaciones y otra información.
2. Las autoridades de vigilancia del mercado exigirán a los agentes económicos que les faciliten la documentación y la información que consideren necesarias para realizar sus actividades.
3. En el caso de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes con homologación de tipo, las autoridades de vigilancia del mercado deberán tener debidamente en cuenta los certificados de conformidad presentados por los agentes económicos.

4. Las autoridades de vigilancia del mercado adoptarán medidas apropiadas para alertar a los usuarios en su territorio, en un plazo adecuado, de los peligros que hayan identificado en relación con cualquier vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, a fin de evitar o reducir el riesgo de lesión u otros daños.

Las autoridades de vigilancia del mercado cooperarán con los agentes económicos para adoptar medidas que puedan evitar o reducir los riesgos que planteen los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes que hayan comercializado.
5. Cuando las autoridades de vigilancia del mercado de un Estado miembro decidan retirar del mercado un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente de acuerdo con el artículo 49, apartado 5, deberán informar al agente económico de que se trate y, en su caso, a la autoridad de homologación pertinente.
6. Las autoridades de vigilancia del mercado deberán desempeñar sus funciones de manera independiente e imparcial. Deberán respetar la confidencialidad cuando sea necesario para proteger secretos comerciales, sin perjuicio de la obligación de información establecida en el artículo 9, apartado 3, en la medida estrictamente necesaria para proteger los intereses de los usuarios de la Unión Europea.
7. Los Estados miembros deberán examinar y evaluar periódicamente el funcionamiento de sus actividades de vigilancia. Los exámenes y evaluaciones deberán hacerse al menos cada cuatro años y sus resultados deberán comunicarse a los demás Estados miembros y a la Comisión. El Estado miembro de que se trate deberá poner a disposición del público un resumen de los resultados.
8. Las autoridades de vigilancia del mercado de los diferentes Estados miembros coordinarán sus actividades de vigilancia del mercado, cooperarán entre sí y compartirán los resultados de esas actividades entre sí y con la Comisión. Cuando proceda, las autoridades de vigilancia del mercado se pondrán de acuerdo sobre el reparto de trabajo y la especialización.
9. Si en un Estado miembro hay más de una autoridad responsable de la vigilancia del mercado y de los controles en las fronteras exteriores, estas autoridades cooperarán entre sí compartiendo la información que sea pertinente para su cometido y sus funciones.
10. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución a fin de establecer los criterios para determinar la escala y el alcance de las comprobaciones encaminadas a verificar la conformidad de las muestras tomadas a tenor del apartado 1, así como la frecuencia con que han de realizarse. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

Artículo 9

Verificación del cumplimiento por parte de la Comisión y coordinación con los Estados miembros en materia de garantía de cumplimiento.

1. La Comisión organizará y llevará a cabo, o exigirá que se lleven a cabo, a una escala adecuada, ensayos e inspecciones de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes ya comercializados, a fin de verificar que se ajustan a las homologaciones de tipo y a la legislación aplicable, así como para garantizar que las homologaciones de tipo sean correctas.

Dichos ensayos e inspecciones podrán realizarse con vehículos nuevos suministrados por los fabricantes o por el agente económico conforme a lo dispuesto en el apartado 2.

Esos ensayos e inspecciones también podrán efectuarse con vehículos matriculados, con el acuerdo del titular de la matriculación.

2. Los fabricantes titulares de las homologaciones de tipo o los agentes económicos deberán, previa solicitud, facilitar a la Comisión un número estadísticamente significativo de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes en producción seleccionados por la Comisión que sean representativos de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes disponibles para su introducción en el mercado con arreglo a la homologación de tipo de que se trate. Esos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes deberán suministrarse para los ensayos en el momento y el lugar y durante el período que la Comisión requiera.
3. Para que la Comisión pueda llevar a cabo los ensayos a los que se refieren los apartados 1 y 2, los Estados miembros pondrán a su disposición todos los datos relativos a la homologación de tipo de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes sometidos a los ensayos de verificación del cumplimiento. Esos datos incluirán, como mínimo, la información contenida en el certificado de homologación de tipo y sus anexos a tenor del artículo 26, apartado 1.

Con respecto a vehículos homologados de acuerdo con el procedimiento de homologación de tipo por etapas o multifásico, los Estados miembros deberán facilitar también a la Comisión el certificado de homologación de tipo y sus anexos a tenor del artículo 26, apartado 1, relativos a las homologaciones de tipo subyacentes de sistemas, componentes y unidades técnicas independientes.

4. Los fabricantes de vehículos deberán hacer públicos los datos que sean necesarios para los ensayos de verificación del cumplimiento por parte de terceros. La Comisión adoptará actos de ejecución para definir los datos que deben hacerse públicos y las condiciones de tal publicación, sin perjuicio de la protección de los secretos comerciales y de los datos personales con arreglo a la legislación nacional y de la Unión. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.
5. Si la Comisión determina que los vehículos ensayados o inspeccionados no cumplen los requisitos de homologación de tipo establecidos en el presente Reglamento o en cualquiera de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV, o que la homologación de tipo se ha concedido sobre la base de datos incorrectos, exigirá sin demora, de conformidad con el artículo 54, apartado 8, al agente económico en cuestión que adopte todas las medidas correctoras adecuadas para hacer que los vehículos cumplan dichos requisitos, o adoptará medidas restrictivas, exigiendo al agente económico o bien que retire del mercado los vehículos afectados o bien que los recupere en un período razonable, dependiendo de la gravedad del incumplimiento detectado.

Cuando los ensayos y las inspecciones cuestionen la corrección de la homologación de tipo en sí, la Comisión informará a la autoridad o las autoridades de homologación afectadas, así como al Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento.

La Comisión publicará un informe de sus constataciones después de los ensayos de verificación del cumplimiento que haya realizado.

Artículo 10

Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento

1. La Comisión establecerá y presidirá el Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento («el Foro»).

El Foro estará compuesto por miembros designados por los Estados miembros.

2. El Foro coordinará una red de las autoridades nacionales responsables de la homologación de tipo y de la vigilancia del mercado.

Entre sus funciones consultivas estarán la promoción de buenas prácticas, el intercambio de información sobre los problemas en materia de garantía de cumplimiento, la cooperación, el desarrollo de métodos y herramientas de trabajo, el desarrollo de un procedimiento electrónico de intercambio de información, la evaluación de proyectos de garantía de cumplimiento armonizados, las sanciones y las inspecciones conjuntas.

3. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que establezcan la composición, el proceso de nombramiento, las tareas concretas, los métodos de trabajo y las normas de procedimiento del Foro.

Artículo 11

Obligaciones generales de los fabricantes

1. El fabricante deberá asegurarse de que los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes que haya fabricado y que se hayan introducido en el mercado o puesto en servicio hayan sido fabricados y homologados de conformidad con los requisitos del presente Reglamento.
2. En caso de homologación de tipo multifásica, el fabricante será responsable de la homologación y la conformidad de la producción de los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes que haya añadido al vehículo en la fase de acabado correspondiente. El fabricante que modifique componentes, sistemas o unidades técnicas independientes ya homologados en fases anteriores será responsable de la homologación y la conformidad de la producción de los componentes, los sistemas o las unidades técnicas independientes modificados. El fabricante de una fase anterior deberá informar al fabricante de la fase siguiente de todo cambio que pueda afectar a la homologación de tipo de componente, la homologación de tipo de sistema, la homologación de tipo de unidad técnica independiente o la homologación de tipo de vehículo entero. Esa información deberá facilitarse tan pronto como se haya expedido la nueva extensión de la homologación de tipo de vehículo entero y, a más tardar, en la fecha de inicio de la producción del vehículo incompleto.
3. El fabricante que modifique un vehículo incompleto de tal manera que se clasifique como una categoría diferente de vehículos, con el resultado de que los requisitos ya evaluados en una fase anterior de la homologación de tipo cambien, será también responsable del cumplimiento de los requisitos aplicables a la categoría de vehículos en la que se clasifique el vehículo modificado.

4. A efectos de la homologación de tipo UE, todo fabricante que esté establecido fuera de la Unión deberá designar a un único representante establecido en la Unión que lo represente ante la autoridad de homologación. Asimismo, a efectos de la vigilancia del mercado, el fabricante deberá designar a un único representante establecido en la Unión, que podrá ser el mismo que ha designado a efectos de la homologación de tipo UE.
5. El fabricante será responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación y de garantizar la conformidad de la producción, participe o no directamente en todas las fases de fabricación del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente de que se trate.
6. El fabricante deberá establecer procedimientos para garantizar que la fabricación en serie de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes sea siempre conforme con el tipo homologado.
7. Además de la placa reglamentaria fijada en sus vehículos y de las marcas de homologación de tipo colocadas en sus componentes o unidades técnicas independientes con arreglo al artículo 36, el fabricante deberá indicar su nombre, nombre comercial registrado o marca registrada y dirección de contacto en la Unión en sus vehículos, componentes o unidades técnicas independientes que se comercialicen o, cuando ello no sea posible, en el embalaje o en un documento que acompañe a los componentes o las unidades técnicas independientes.

Artículo 12

Obligaciones de los fabricantes en relación con sus vehículos, sistemas, componentes, unidades técnicas independientes o piezas y equipos que no son conformes o que presentan un riesgo grave

1. El fabricante que considere que un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo que hayan sido introducidos en el mercado o puestos en servicio no son conformes con el presente Reglamento, o que la homologación de tipo se ha concedido sobre la base de datos incorrectos, deberá tomar inmediatamente las medidas apropiadas necesarias para hacer que sean conformes, para retirarlos del mercado o para recuperarlos, según proceda.

El fabricante deberá informar de inmediato y en detalle a la autoridad de homologación que concedió la homologación acerca de la disconformidad y de las medidas adoptadas.
2. Cuando el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo comporten un riesgo grave, el fabricante deberá informar de inmediato y en detalle acerca de la disconformidad y de las medidas adoptadas a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que se hayan comercializado o puesto en servicio el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo.
3. El fabricante deberá conservar el expediente de homologación mencionado en el artículo 24, apartado 4, durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de un vehículo y durante un período de cinco años a partir de la introducción en el mercado de un sistema, un componente o una unidad técnica independiente.

El fabricante del vehículo deberá tener a disposición de las autoridades de homologación una copia de los certificados de conformidad a los que se refiere el artículo 34.

4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, el fabricante deberá facilitarle, a través de la autoridad de homologación, una copia del certificado de homologación de tipo UE o de la autorización a la que se refiere el artículo 55, apartado 1, que demuestre la conformidad del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente, en una lengua que la autoridad nacional pueda comprender con facilidad.

Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, el fabricante deberá cooperar con ella en cualquier acción emprendida con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) n° 765/2008 a fin de eliminar los riesgos que comporten el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo que haya comercializado.

Artículo 13

Obligaciones de los representantes de los fabricantes en materia de vigilancia del mercado

1. El representante del fabricante en materia de vigilancia del mercado deberá efectuar las tareas especificadas en el mandato recibido del fabricante. El mandato deberá establecer que el representante, como mínimo, haga lo siguiente:
 - a) tener acceso al expediente del fabricante al que se refiere el artículo 22 y al certificado de conformidad al que se refiere el artículo 34, en una de las lenguas oficiales de la Unión; dicha documentación deberá ponerse a disposición de las autoridades de homologación durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de un vehículo y durante un período de cinco años a partir de la introducción en el mercado de un sistema, un componente o una unidad técnica independiente;
 - b) previa solicitud motivada de una autoridad de homologación, facilitar a esta toda la información y la documentación necesarias para demostrar la conformidad de la producción de un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente;
 - c) cooperar con las autoridades de homologación o de vigilancia del mercado, a petición de estas, en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos graves que comporten los vehículos, los sistemas, los componentes, las unidades técnicas independientes, las piezas o los equipos objeto de ese mandato;
 - d) informar inmediatamente al fabricante de las quejas y los informes relativos a riesgos, presuntos incidentes o problemas de incumplimiento con los vehículos, los sistemas, los componentes, las unidades técnicas independientes, las piezas o los equipos objeto de ese mandato;
 - e) dar por terminado el mandato si el fabricante actúa en contra de sus obligaciones en virtud del presente Reglamento.
2. El representante del fabricante que ponga término al mandato por los motivos mencionados en la letra e) del apartado 1 deberá informar inmediatamente de ello a la autoridad de homologación de tipo que concedió la homologación y a la Comisión.
3. Los detalles del cambio se referirán, como mínimo, a los siguientes aspectos:

- a) la fecha de terminación del mandato del representante autorizado saliente y la de comienzo del mandato del representante entrante;
- b) la fecha hasta la cual el representante del fabricante saliente puede figurar en la información facilitada por el fabricante, incluido cualquier material publicitario;
- c) la transferencia de documentos, incluidos los aspectos relacionados con la confidencialidad y los derechos de propiedad;
- d) la obligación del representante del fabricante saliente, una vez concluido su mandato, de transmitir al fabricante o al representante del fabricante entrante cualesquiera quejas o informes sobre riesgos y presuntos incidentes relacionados con un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo para el que hubiera sido designado representante del fabricante.

Artículo 14

Obligaciones de los importadores

1. El importador deberá introducir en el mercado únicamente vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que hayan recibido una homologación de tipo UE o una homologación de tipo nacional, o piezas o equipos que cumplan los requisitos del Reglamento (CE) nº 765/2008.
2. Antes de introducir en el mercado un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente con homologación de tipo, el importador deberá verificar que la autoridad de homologación ha reunido el expediente de homologación al que se refiere el artículo 24, apartado 4, y que el sistema, el componente o la unidad técnica independiente llevan la marca de homologación de tipo exigida y cumplen lo dispuesto en el artículo 11, apartado 7.

En el caso de un vehículo, el importador deberá asegurarse de que vaya acompañado del certificado de conformidad exigido.

3. Si un importador considera que un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente no son conformes con los requisitos del presente Reglamento, y en particular que no se corresponden con su homologación de tipo, no los introducirá en el mercado ni permitirá su puesta en servicio ni los matriculará hasta que sean conformes. Cuando considere que el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo comportan un riesgo grave, deberá informar de ello al fabricante y a las autoridades de vigilancia del mercado. En el caso de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes con homologación de tipo, deberá informar también a la autoridad de homologación que la concedió.
4. El importador deberá indicar su nombre, nombre comercial registrado o marca registrada y su dirección de contacto en el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo o, cuando ello no sea posible, en el embalaje o en un documento que acompañe al sistema, al componente, a la unidad técnica independiente, a la pieza o al equipo.
5. El importador deberá asegurarse de que el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente vayan acompañados de las instrucciones y de la

información exigidas por el artículo 63, en la lengua o las lenguas oficiales de los Estados miembros correspondientes.

6. Para proteger la salud y la seguridad de los consumidores, el importador deberá investigar las reclamaciones y las recuperaciones de los vehículos, los sistemas, los componentes, las unidades técnicas independientes, las piezas o los equipos que haya introducido en el mercado y llevar un registro de ellas, así como mantener informados de ese seguimiento a sus distribuidores.

Artículo 15

Obligaciones de los importadores en relación con sus vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que no son conformes o en relación con sus vehículos, sistemas, componentes, unidades técnicas independientes, piezas o equipos que comportan un riesgo grave

1. Cuando un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente que el importador haya introducido en el mercado no sean conformes con el presente Reglamento, el importador deberá adoptar inmediatamente las medidas apropiadas necesarias para que sean conformes, para retirarlos del mercado o para recuperarlos, según proceda.
2. Cuando el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo comporten un riesgo grave, el importador deberá informar de inmediato y en detalle de ese riesgo al fabricante y a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en cuyo mercado se hayan introducido el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo.

Asimismo, el importador deberá informar a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de toda medida que se haya tomado y dar detalles, en particular, sobre el riesgo grave y sobre las medidas correctoras adoptadas por el fabricante.
3. El importador deberá conservar a disposición de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado una copia del certificado de conformidad durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de un vehículo y durante un período de cinco años a partir de la introducción en el mercado de un sistema, un componente o una unidad técnica independiente, y garantizar que, previa petición, el expediente de homologación al que se refiere el artículo 24, apartado 4, pueda ponerse a disposición de dichas autoridades.
4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, el importador deberá facilitarle toda la información y la documentación necesarias que demuestren la conformidad del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente, en una lengua que dicha autoridad pueda comprender con facilidad. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, el importador deberá cooperar con ella en cualquier acción emprendida con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) nº 765/2008 para eliminar los riesgos que comporten el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo que haya comercializado.

Artículo 16
Obligaciones de los distribuidores

Antes de comercializar, matricular o poner en servicio un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente, el distribuidor deberá verificar que lleven la placa reglamentaria o la marca de homologación de tipo requeridas y que vayan acompañados de los documentos exigidos y de las instrucciones y la información relativa a la seguridad que exige el artículo 63, en la lengua o las lenguas oficiales del Estado miembro de que se trate, y verificar, asimismo, que el fabricante y el importador hayan cumplido los requisitos del artículo 11, apartado 7, y del artículo 14, apartado 4, respectivamente.

Artículo 17
Obligaciones de los distribuidores en relación con sus vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que no son conformes o en relación con sus vehículos, sistemas, componentes, unidades técnicas independientes, piezas o equipos que comportan un riesgo grave

1. Si un distribuidor considera que un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente no son conformes con los requisitos del presente Reglamento, no los comercializará ni matriculará ni pondrá en servicio hasta que sean conformes.
2. El distribuidor que considere que un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente que haya comercializado no son conformes con el presente Reglamento deberá informar al fabricante o al importador para garantizar que se adopten, de acuerdo con el artículo 12, apartado 1, o el artículo 15, apartado 1, las medidas apropiadas necesarias para que sean conformes, para retirarlos del mercado o para recuperarlos, según proceda.
3. Cuando el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo comporten un riesgo grave, el distribuidor deberá informar de inmediato y en detalle de ese riesgo al fabricante, al importador y a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que se hayan comercializado el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo. Asimismo, el distribuidor deberá informarlos de toda medida que se haya tomado y dar detalles, en particular, sobre el riesgo grave y sobre las medidas correctoras adoptadas por el fabricante.
4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, el distribuidor deberá cooperar con ella en cualquier acción emprendida con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) nº 765/2008 para eliminar los riesgos que comporten el vehículo, el sistema, el componente, la unidad técnica independiente, la pieza o el equipo que haya comercializado.

Artículo 18
Casos en los que las obligaciones de los fabricantes se aplican a los importadores y los distribuidores

A efectos del presente Reglamento, se considerarán fabricantes y, por consiguiente, estarán sujetos a las obligaciones del fabricante con arreglo a los artículos 8, 11 y 12, el importador o el distribuidor que comercialicen, matriculen o sean responsables de la puesta en servicio de un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente con su nombre o

marca o que modifiquen un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente de tal modo que estos puedan dejar de cumplir los requisitos aplicables.

Artículo 19

Identificación de los agentes económicos

A petición de una autoridad de homologación o de una autoridad de vigilancia del mercado, durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de un vehículo y durante un período de cinco años a partir de la introducción en el mercado de un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo, los agentes económicos deberán facilitar información sobre lo siguiente:

- a) la identidad de todo agente económico que les haya suministrado un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo;
- b) la identidad de todo agente económico al que hayan suministrado un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTOS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 20

Procedimientos para la homologación de tipo UE

1. Al solicitar la homologación de tipo de vehículo entero, el fabricante podrá elegir uno de los siguientes procedimientos:
 - a) homologación de tipo por etapas;
 - b) homologación de tipo de una sola vez;
 - c) homologación de tipo mixta.

Además, el fabricante podrá escoger la homologación de tipo multifásica para un vehículo incompleto o completado.

2. En el caso de la homologación de tipo de sistema, la homologación de tipo de componente y la homologación de tipo de unidad técnica independiente solo es aplicable la homologación de tipo de una sola vez.
3. Se concederá la homologación de tipo multifásica con respecto a un tipo de vehículo incompleto o completado que, teniendo en cuenta el grado de acabado del vehículo, se ajuste a la información detallada en el expediente del fabricante conforme al artículo 22 y cumpla los requisitos técnicos establecidos en los actos reglamentarios pertinentes enumerados en el anexo IV.

La homologación de tipo multifásica también se aplicará a los vehículos completos reconvertidos o modificados por otro fabricante una vez acabados.

4. La homologación de tipo UE para la fase final de acabado se concederá únicamente después de que la autoridad de homologación haya verificado que el tipo de vehículo homologado en la fase final cumple, en el momento de la homologación, todos los requisitos técnicos aplicables. La verificación incluirá un control documental de todos los requisitos contemplados por la homologación de tipo UE de un tipo de vehículo incompleto concedida en el transcurso de un procedimiento multifásico, aunque haya sido concedida para una categoría diferente de vehículo.

5. La elección del procedimiento de homologación de tipo a la que se refiere el apartado 1 no afectará a los requisitos esenciales aplicables que debe cumplir el tipo de vehículo homologado en el momento de expedirse la homologación de tipo de vehículo entero.
6. La homologación de tipo multifásica también podrá ser utilizada por un solo fabricante, siempre que no lo haga para eludir los requisitos aplicables a los vehículos fabricados en una sola fase. Los vehículos fabricados por un único fabricante no se considerarán fabricados en varias fases a efectos de los artículos 39, 40 y 47 del presente Reglamento.

Artículo 21

Solicitud de la homologación de tipo UE

1. El fabricante deberá presentar a la autoridad de homologación una solicitud de homologación de tipo UE y el expediente del fabricante al que se refiere el artículo 22.
2. Para cada tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente solo podrá presentarse una solicitud, y solo en un Estado miembro.
3. Deberá presentarse una solicitud aparte para cada tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que se desee homologar.

Artículo 22

Expediente del fabricante

1. El expediente del fabricante al que se refiere el artículo 21, apartado 1, deberá contener lo siguiente:
 - a) una ficha de características según el anexo I, para la homologación de tipo de una sola vez o la homologación de tipo mixta, o según el anexo III, para la homologación de tipo por etapas;
 - b) todos los datos, dibujos y fotografías y demás información pertinente;
 - c) en el caso de los vehículos, deberán indicarse el procedimiento o los procedimientos elegidos con arreglo al artículo 20, apartado 1;
 - d) cualquier otra información exigida por la autoridad de homologación en el contexto del procedimiento de solicitud.
2. El expediente del fabricante deberá facilitarse en un formato electrónico que proporcionará la Comisión, aunque también podrá facilitarse en papel.
3. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen los anexos I y III, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica y reglamentaria, actualizando el modelo de ficha de características, incluido un formato electrónico armonizado a tenor del apartado 2.

Artículo 23
Información adicional que debe suministrarse con la solicitud
de determinadas homologaciones de tipo UE

1. Las solicitudes de homologación de tipo por etapas deberán incluir, además del expediente del fabricante al que se refiere el artículo 22, el conjunto completo de certificados de homologación de tipo UE, incluidas las actas de ensayo, exigidos con arreglo a los actos aplicables enumerados en el anexo IV.

Si se solicita la homologación de tipo de sistema, la homologación de tipo de componente o la homologación de tipo de unidad técnica independiente con arreglo a los actos aplicables enumerados en el anexo IV, la autoridad de homologación deberá tener acceso al correspondiente expediente del fabricante hasta el momento en que se expida o deniegue la homologación de tipo de vehículo entero.

2. Las solicitudes de homologación de tipo mixta deberán incluir, además del expediente del fabricante al que se refiere el artículo 22, los certificados de homologación de tipo UE, incluidas las actas de ensayo, exigidos con arreglo a los actos aplicables enumerados en el anexo IV.

En el caso de sistemas para los que no se haya presentado ningún certificado de homologación de tipo UE, la solicitud deberá incluir, además del expediente del fabricante al que se refiere el artículo 22, la información especificada en el anexo I, que se exige para la homologación de esos sistemas durante la fase de homologación del vehículo, y un acta de ensayo en lugar del certificado de homologación de tipo UE.

3. Las solicitudes de homologación de tipo multifásica deberán incluir la siguiente información:
 - a) en la primera fase, las secciones del expediente del fabricante y los certificados de homologación de tipo UE correspondientes al grado de acabado del vehículo de base;
 - b) en la segunda fase y las fases posteriores, las secciones del expediente del fabricante y los certificados de homologación de tipo UE correspondientes a la fase actual de acabado, junto con una copia del certificado de homologación de tipo UE del vehículo expedido en la fase anterior de fabricación, así como información completa y detallada de todos los cambios o añadidos que el fabricante haya realizado en el vehículo.

La información especificada en las letras a) y b) podrá suministrarse de conformidad con el artículo 22, apartado 2.

4. La autoridad de homologación y los servicios técnicos deberán tener acceso al *software* y a los algoritmos del vehículo.

Mediante una petición motivada, la autoridad de homologación podrá pedir también al fabricante que le proporcione toda la información adicional que necesite para decidir qué ensayos son necesarios o para facilitar la ejecución de estos.

CAPÍTULO IV

APLICACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 24

Disposiciones generales sobre la aplicación de los procedimientos para la homologación de tipo UE

1. Solo podrá expedirse una homologación de tipo UE por cada tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.
2. La autoridad de homologación que reciba una solicitud de conformidad con el artículo 21 solo deberá conceder la homologación de tipo UE tras haber verificado cuanto sigue:
 - a) las disposiciones de conformidad de la producción a las que se refiere el artículo 29;
 - b) que no se ha expedido ya una homologación de tipo para el tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión;
 - c) que el tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple los requisitos aplicables;
 - d) en el caso de homologaciones de tipo de vehículo entero conforme a los procedimientos por etapas, mixto y multifásico, la autoridad de homologación deberá verificar, de acuerdo con el artículo 20, apartado 4, que los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes son objeto de homologaciones de tipo separadas con arreglo a los requisitos aplicables en el momento de concederse la homologación de tipo de vehículo entero.
3. Serán de aplicación los procedimientos relativos a la homologación de tipo UE que figuran en el anexo V y los relativos a la homologación de tipo multifásica que figuran en el anexo XVII.

La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen el anexo V, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica y reglamentaria, actualizando los procedimientos relativos a la homologación de tipo UE, y que modifiquen el anexo XVII en relación con la homologación de tipo multifásica.
4. La autoridad de homologación deberá reunir un expediente de homologación compuesto por el expediente del fabricante al que se refiere el artículo 22 y por las actas de ensayo y todos los demás documentos que el servicio técnico o la propia autoridad de homologación hayan añadido a dicho expediente del fabricante en el desempeño de sus tareas.

El expediente de homologación deberá contener un índice que indique claramente todas las páginas y el formato de cada documento y que registre cronológicamente la gestión de la homologación de tipo UE.

La autoridad de homologación deberá mantener disponible el expediente de homologación durante un período de diez años una vez haya expirado la validez de la homologación de tipo UE correspondiente.
5. La autoridad de homologación deberá negarse a conceder la homologación de tipo UE si considera que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica

independiente, a pesar de cumplir los requisitos aplicables, comporta un riesgo grave para la seguridad o puede ser gravemente perjudicial para el medio ambiente o la salud pública. En ese caso, deberá enviar inmediatamente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión un expediente detallado en el que explique los motivos de su decisión y aporte pruebas de sus constataciones.

6. De conformidad con el artículo 20, apartados 4 y 5, en el caso de los procedimientos de homologación de tipo por etapas, mixta y multifásica, la autoridad de homologación denegará la concesión de la homologación de tipo UE cuando considere que los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes no cumplen los requisitos del presente Reglamento o de los actos enumerados en el anexo IV.

La autoridad de homologación pedirá a las autoridades de homologación que homologaron los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes que actúen de conformidad con el artículo 54, apartado 2.

Artículo 25

Notificación de las homologaciones de tipo UE expedidas, modificadas, denegadas y retiradas

1. La autoridad de homologación deberá enviar a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión, en el plazo de un mes tras la expedición o la modificación del certificado de homologación de tipo UE, una copia de dicho certificado junto con sus anexos, incluidas las actas de ensayo a tenor del artículo 23, en relación con cada tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que haya homologado. Esa copia deberá enviarse por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro o en forma de fichero electrónico seguro.
2. La autoridad de homologación deberá enviar trimestralmente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión un listado de las homologaciones de tipo UE de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que haya expedido, modificado, denegado o retirado durante el período precedente. Dicho listado deberá incluir la información especificada en el anexo XIV.
3. Cuando una autoridad de homologación de otro Estado miembro o la Comisión así lo soliciten, la autoridad de homologación que haya expedido la homologación de tipo UE deberá enviarle, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, una copia del certificado de homologación de tipo UE, junto con sus anexos, por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro o en forma de fichero electrónico seguro.
4. La autoridad de homologación deberá informar sin demora a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión de toda denegación o retirada de una homologación de tipo UE, indicando los motivos de su decisión.
5. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen el anexo XIV actualizando el modelo para la notificación de las homologaciones de tipo UE de sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que se hayan expedido, modificado, denegado o retirado.

Artículo 26
Certificado de homologación de tipo UE

1. El certificado de homologación de tipo UE contendrá los siguientes anexos:
 - a) el expediente de homologación al que se refiere el artículo 24, apartado 4;
 - b) las actas de ensayo exigidas por los actos reglamentarios a los que se refiere el artículo 28, apartado 1, en el caso de una homologación de tipo de sistema, componente o unidad técnica independiente, o la hoja de resultados de los ensayos, en el caso de una homologación de tipo de vehículo entero;
 - c) el nombre de las personas autorizadas a firmar los certificados de conformidad, muestras de sus firmas e indicación de su cargo en la empresa;
 - d) en el caso de una homologación de tipo UE de vehículo entero, un ejemplar cumplimentado del certificado de conformidad.
2. El certificado de homologación de tipo UE deberá expedirse conforme al modelo establecido en el anexo VI y numerarse siguiendo el sistema armonizado que se establece en el anexo VII. La hoja de resultados de los ensayos deberá elaborarse conforme al modelo del anexo VIII. Esos documentos deberán estar disponibles en formato electrónico.

La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen los anexos VI, VII y VIII, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica y reglamentaria, actualizando los modelos de certificado de homologación de tipo, su sistema de numeración y la hoja de resultados de los ensayos, respectivamente, y facilitando los formatos electrónicos pertinentes.
3. En relación con cada tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, la autoridad de homologación deberá:
 - a) cumplimentar todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE, incluidos sus anexos;
 - b) elaborar el índice del expediente de homologación;
 - c) expedir sin demora al fabricante el certificado de homologación de tipo UE cumplimentado, junto con sus anexos.
4. En el caso de una homologación de tipo UE cuya validez se haya restringido de conformidad con los artículos 37 y 41 y con la parte III del anexo IV, o en relación con la cual no se apliquen determinadas disposiciones del presente Reglamento o de los actos reglamentarios mencionados en el anexo IV, el certificado de homologación de tipo UE deberá especificar dichas restricciones o la no aplicación de las disposiciones pertinentes.
5. Si el fabricante del vehículo elige el procedimiento de homologación de tipo mixta, la autoridad de homologación deberá cumplimentar el expediente de homologación con las referencias a las actas de ensayo exigidas por los actos reglamentarios a los que se refiere el artículo 28, apartado 1, correspondientes a los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes para los que no se haya expedido un certificado de homologación de tipo UE.
6. Si el fabricante del vehículo elige el procedimiento de homologación de tipo de una sola vez, la autoridad de homologación deberá adjuntar al certificado de

homologación de tipo UE la lista de los actos reglamentarios pertinentes conforme al modelo del apéndice del anexo VI.

Artículo 27

Disposiciones específicas sobre la homologación de tipo UE de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes

1. Deberá concederse la homologación de tipo UE con respecto a un sistema, un componente o una unidad técnica independiente que se ajusten a los datos del expediente del fabricante contemplado en el artículo 22 y cumplan los requisitos técnicos establecidos en los actos reglamentarios pertinentes que se enumeran en el anexo IV.
2. En caso de que componentes o unidades técnicas independientes, destinados o no a la reparación, la revisión o el mantenimiento, estén también cubiertos por una homologación de tipo de sistema con respecto a un vehículo, no se exigirá una homologación de tipo de componente o de unidad técnica independiente adicional, a menos que así se establezca conforme a los actos pertinentes enumerados en el anexo IV.
3. Cuando un componente o una unidad técnica independiente cumplan su función o presenten una característica específica únicamente en conjunción con otras piezas del vehículo, de forma que solo sea posible comprobar el cumplimiento de los requisitos cuando el componente o la unidad técnica independiente estén funcionando en conjunción con esas otras piezas del vehículo, el alcance de la homologación de tipo UE del componente o de la unidad técnica independiente se restringirá en consecuencia.

En esos casos, el certificado de homologación de tipo UE deberá especificar toda restricción de utilización del componente o la unidad técnica independiente e indicar las condiciones especiales para su instalación en el vehículo.

Cuando el componente o la unidad técnica independiente estén instalados en un vehículo, la autoridad de homologación deberá verificar, en el momento en que se homologue el vehículo, que se cumplen las restricciones de utilización o las condiciones de instalación aplicables.

Artículo 28

Ensayos requeridos para la homologación de tipo UE

1. El cumplimiento de los requisitos técnicos del presente Reglamento y de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV deberá demostrarse por medio de los ensayos apropiados conforme a los actos reglamentarios pertinentes enumerados en el anexo IV, realizados por los servicios técnicos designados.
2. El fabricante deberá poner a disposición de la autoridad de homologación los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes que exijan los actos reglamentarios pertinentes enumerados en el anexo IV para llevar a cabo los ensayos requeridos.
3. Los ensayos requeridos deberán llevarse a cabo en vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que sean representativos del tipo que ha de homologarse.

4. A petición del fabricante, y siempre que la autoridad de homologación esté de acuerdo, podrán emplearse métodos virtuales de ensayo como alternativa a los procedimientos de ensayo a los que se refiere el apartado 1, de conformidad con el anexo XVI.
5. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen el anexo XVI, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica y reglamentaria, actualizando la lista de actos reglamentarios con respecto a los cuales el fabricante o el servicio técnico pueden emplear métodos virtuales de ensayo, así como las condiciones específicas en las que han de utilizarse tales métodos.

Artículo 29

Disposiciones de conformidad de la producción

1. La autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE deberá tomar las medidas necesarias conforme al anexo X para verificar, si es preciso en colaboración con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, que el fabricante fabrica los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes de conformidad con el tipo homologado.
2. La autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo de vehículo entero deberá verificar un número estadísticamente significativo de muestras de vehículos y de certificados de conformidad para comprobar que cumplen lo dispuesto en los artículos 34 y 35 y deberá verificar que los datos que contienen los certificados de conformidad son correctos.
3. La autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE deberá tomar las medidas necesarias para verificar, si es preciso en colaboración con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, que las disposiciones mencionadas en los apartados 1 y 2 continúan siendo adecuadas para que los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes en producción sigan siendo conformes con el tipo homologado y para que los certificados de conformidad continúen cumpliendo lo dispuesto en los artículos 34 y 35.
4. Con el fin de verificar que un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente son conformes con el tipo homologado, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE deberá llevar a cabo las comprobaciones o los ensayos que se exijan para la homologación de tipo UE, con muestras tomadas en las instalaciones del fabricante, en especial los lugares de producción.
5. La autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE y establezca que el fabricante ya no fabrica los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes de conformidad con el tipo homologado o que los certificados de conformidad ya no cumplen lo dispuesto en los artículos 34 y 35, aunque no cese la producción, deberá tomar las medidas necesarias a fin de garantizar que el procedimiento para la conformidad de la producción se siga correctamente, o bien retirar la homologación de tipo.
6. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen el anexo X, a fin de tener en cuenta la evolución

tecnológica y reglamentaria, actualizando los procedimientos de conformidad de la producción.

Artículo 30

Estructura de tasas nacionales para las homologaciones de tipo y costes de la vigilancia del mercado

1. Los Estados miembros deberán establecer una estructura de tasas nacionales para cubrir los costes de sus homologaciones de tipo y de las actividades de vigilancia del mercado, así como para los ensayos de homologación de tipo y los ensayos y las inspecciones de conformidad de la producción llevados a cabo por los servicios técnicos que hayan designado.
2. Dichas tasas nacionales se cobrarán a los fabricantes que hayan solicitado la homologación de tipo en el Estado miembro de que se trate. Las tasas no serán recaudadas directamente por los servicios técnicos.
3. La estructura de tasas nacionales también cubrirá los costes de las inspecciones y los ensayos de verificación del cumplimiento que realice la Comisión de conformidad con el artículo 9. Esas contribuciones constituirán ingresos afectados externos para el presupuesto general de la Unión Europea, de acuerdo con el artículo 21, apartado 4, del Reglamento Financiero²⁶.
4. Los Estados miembros notificarán los detalles de su estructura de tasas nacionales a los demás Estados miembros y a la Comisión. La primera notificación se efectuará el *[date of entry into force of this Regulation + 1 year]*. Las siguientes actualizaciones de la estructura de tasas nacionales se notificarán a los demás Estados miembros y a la Comisión con una periodicidad anual.
5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución a fin de determinar el suplemento a tenor del apartado 3 que ha de aplicarse a las tasas nacionales a las que se refiere el apartado 1. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

CAPÍTULO V MODIFICACIONES Y VALIDEZ DE LAS HOMOLOGACIONES DE TIPO UE

Artículo 31

Disposiciones generales sobre las modificaciones y la validez de las homologaciones de tipo UE

1. El fabricante deberá informar sin demora a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE sobre cualquier cambio de los datos recogidos en el expediente de homologación.

La autoridad de homologación decidirá si el cambio en cuestión ha de dar lugar a una modificación, en forma de revisión o de extensión de la homologación de tipo UE siguiendo los procedimientos establecidos en el artículo 32, o si requiere una nueva homologación de tipo.

²⁶ Reglamento (UE, Euratom) n° 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002 del Consejo (DO L 298 de 26.10.2012, p. 1).

2. La solicitud de modificación deberá presentarse exclusivamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE original.
3. Cuando la autoridad de homologación considere que la modificación exige que se repitan inspecciones o ensayos, deberá informar en consecuencia al fabricante.
4. Si la autoridad de homologación, basándose en las inspecciones o los ensayos a los que se refiere el apartado 3, determina que se siguen cumpliendo los requisitos para la homologación de tipo UE, serán de aplicación los procedimientos contemplados en el artículo 32.
5. Si la autoridad de homologación determina que los cambios introducidos en los datos que recoge el expediente de homologación son esenciales, hasta el punto de no poder ser objeto de una extensión de la homologación de tipo vigente, deberá negarse a modificar la homologación de tipo UE y pedir al fabricante que solicite una nueva homologación de tipo UE.

Artículo 32

Revisiones y extensiones de homologaciones de tipo UE

1. La modificación se denominará «revisión» si la autoridad de homologación determina que, a pesar de los cambios introducidos en los datos del expediente de homologación, el tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión sigue cumpliendo los requisitos que le son aplicables y que, por tanto, no es necesario repetir ensayos ni inspecciones.

En tal caso, la autoridad de homologación deberá expedir sin demora las páginas revisadas del expediente de homologación que sean necesarias, señalando claramente en cada una de ellas el tipo de cambio introducido y la fecha de reexpedición, o bien deberá expedir una versión consolidada y actualizada del expediente de homologación, acompañada de una descripción detallada de los cambios.

2. La modificación se denominará «extensión» si la autoridad de homologación determina que los datos recogidos en el expediente de homologación han cambiado y si se da alguna de las circunstancias siguientes:
 - a) es preciso realizar más inspecciones o ensayos para verificar que se siguen cumpliendo los requisitos en los que se basa la homologación de tipo vigente;
 - b) ha cambiado cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo UE, con excepción de los anexos;
 - c) han pasado a ser aplicables al tipo homologado de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente nuevos requisitos con arreglo a alguno de los actos enumerados en el anexo IV.

En el caso de una extensión, la autoridad de homologación deberá expedir sin demora un certificado de homologación de tipo UE actualizado, identificado por un número de extensión que irá aumentando a medida que aumente el número de extensiones sucesivas que ya se hayan concedido. En el certificado de homologación deberá figurar claramente el motivo de la extensión y la fecha de reexpedición y validez.

3. Siempre que se expidan páginas modificadas o una versión consolidada y actualizada, deberá modificarse en consonancia el índice del expediente de

homologación, de forma que conste la fecha de la extensión o la revisión más recientes o la fecha de la última consolidación de la versión actualizada.

4. No se exigirá la extensión de la homologación de tipo de un vehículo cuando, desde un punto de vista técnico, los nuevos requisitos a los que se refiere la letra c) del apartado 2 no sean pertinentes para ese tipo de vehículo o afecten a categorías de vehículos distintas de la categoría a la que pertenece el vehículo.

Artículo 33

Expiración de la validez

1. Las homologaciones de tipo de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes se expedirán por un período limitado de cinco años sin posibilidad de prórroga. La fecha de expiración deberá indicarse en el certificado de homologación de tipo. Una vez expirado, el certificado de homologación de tipo podrá renovarse si lo solicita el fabricante, y únicamente si la autoridad de homologación verifica que el tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple todos los requisitos de los actos reglamentarios pertinentes que son aplicables a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes nuevos de ese tipo.
2. La homologación de tipo UE de un vehículo dejará de ser válida antes de su fecha de expiración en cualquiera de los siguientes casos:
 - a) si pasan a ser obligatorios nuevos requisitos aplicables al tipo de vehículo homologado de cara a la comercialización, la matriculación y la puesta en servicio de vehículos, sin que pueda extenderse la homologación de tipo con arreglo al artículo 32, apartado 2, letra c);
 - b) si la fabricación de vehículos de conformidad con el tipo de vehículo homologado cesa definitivamente de manera voluntaria;
 - c) si expira la validez del certificado de homologación de tipo debido a una restricción según lo dispuesto en el artículo 37, apartado 6;
 - d) si la homologación de tipo se ha retirado de conformidad con el artículo 29, apartado 5, o el artículo 53, apartado 1;
 - e) si se descubre que la homologación de tipo se basa en declaraciones falsas o resultados de ensayos falsificados o si se han ocultado datos que habrían hecho que se denegara la concesión de la homologación de tipo.
3. Cuando deje de ser válida la homologación de tipo de una sola variante de un tipo de vehículo o de una sola versión de una variante, la homologación de tipo UE del tipo de vehículo en cuestión perderá su validez únicamente en lo que afecta a esa variante o esa versión concretas.
4. Cuando cese definitivamente la fabricación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente concreto, el fabricante deberá notificarlo sin demora a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE correspondiente a ese tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

En el plazo de un mes a partir de la recepción de la notificación mencionada en el párrafo primero, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE correspondiente al tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica

independiente deberá informar en consecuencia a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros.

5. Cuando un certificado de homologación de tipo UE de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente vaya a perder su validez, el fabricante deberá notificarlo sin demora a la autoridad de homologación que concedió la correspondiente homologación de tipo UE.
6. Una vez recibida la notificación del fabricante, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE deberá comunicar sin demora a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión toda la información pertinente para la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio de los vehículos, si procede.

En esa comunicación deberán especificarse la fecha de fabricación y el número de bastidor del vehículo («VIN»), según se define en el artículo 2 del Reglamento (UE) nº 19/2011 de la Comisión²⁷, del último vehículo fabricado.

CAPÍTULO VI CERTIFICADO DE CONFORMIDAD Y MARCADOS

Artículo 34

Disposiciones generales sobre el certificado de conformidad

1. El fabricante deberá expedir un certificado de conformidad, en forma de documento impreso, que acompañe a cada vehículo completo, incompleto o completado que se haya fabricado de conformidad con el tipo de vehículo homologado.

El certificado de conformidad deberá entregarse gratuitamente al comprador junto con el vehículo. Su entrega no podrá depender de una solicitud expresa ni de la presentación de información adicional al fabricante.

Durante un período de diez años tras la fecha de fabricación del vehículo, el fabricante tendrá la obligación de expedir, a petición del propietario del vehículo, un duplicado del certificado de conformidad, previo pago de un importe que no sobrepase el coste de expedición del certificado. Todo certificado duplicado deberá llevar de manera claramente visible en el anverso la indicación «Duplicado».

2. El fabricante deberá utilizar el modelo de certificado de conformidad del anexo IX.
La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen el anexo IX, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica y reglamentaria, actualizando el modelo de certificado de conformidad.
3. El certificado de conformidad deberá redactarse como mínimo en una de las lenguas oficiales de la Unión.
4. Las personas autorizadas para firmar certificados de conformidad deberán ser empleadas del fabricante y estar debidamente autorizadas para asumir la plena

²⁷ Reglamento (UE) nº 19/2011 de la Comisión, sobre los requisitos de homologación de tipo en lo referente a la placa reglamentaria del fabricante y al número de bastidor de los vehículos de motor y sus remolques, y por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 8 de 12.1.2011, p. 1).

responsabilidad jurídica del fabricante con respecto al diseño y la fabricación del vehículo o la conformidad de la producción de este.

5. El certificado de conformidad deberá estar cumplimentado en su totalidad y no contener restricciones relativas al uso del vehículo distintas de las establecidas en el presente Reglamento o en cualquiera de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV.
6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el fabricante también podrá transmitir el certificado de conformidad por medios electrónicos a las autoridades nacionales responsables de la matriculación.

Artículo 35

Disposiciones específicas sobre el certificado de conformidad

1. Cuando se trate de un vehículo incompleto o completado, el fabricante deberá cumplimentar únicamente los campos del certificado de conformidad que correspondan a los añadidos o los cambios realizados durante la fase de homologación en curso y, cuando proceda, deberá adjuntar todos los certificados de conformidad emitidos en las fases previas.
2. En el título del certificado de conformidad de los vehículos que hayan recibido la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 37 deberá figurar lo siguiente: «Para vehículos completos/completados que han recibido la homologación de tipo en aplicación del artículo 37 del Reglamento (UE) nº .../201X del Parlamento Europeo y del Consejo, de [...], sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor (homologación provisional)» [*PO: please insert the reference*].
3. En el título del certificado de conformidad de los vehículos que hayan recibido la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 39 deberá figurar lo siguiente: «Para vehículos completos/completados que han recibido la homologación de tipo en series cortas», e inmediatamente al lado el año de producción, seguido de un número secuencial entre 1 y el límite asignado en el cuadro del anexo XII, que indique, respecto de cada año de producción, la posición del vehículo en la producción asignada para ese año.

Artículo 36

Placa reglamentaria y marca de homologación de tipo de componentes o unidades técnicas independientes

1. El fabricante de un vehículo deberá colocar en cada vehículo fabricado de conformidad con el tipo homologado una placa reglamentaria con el marcado que exijan los actos reglamentarios pertinentes enumerados en el anexo IV.
2. El fabricante de un componente o de una unidad técnica independiente deberá colocar en cada componente o cada unidad técnica independiente que se hayan fabricado de conformidad con el tipo homologado, formen o no parte de un sistema, la marca de homologación de tipo exigida por los actos reglamentarios pertinentes enumerados en el anexo IV.

Cuando no se exija esta marca de homologación de tipo, el fabricante deberá colocar en el componente o la unidad técnica independiente, como mínimo, su nombre comercial o su marca, así como el número de tipo o un número de identificación.

3. La marca de homologación de tipo UE deberá ser conforme con el anexo VII.

CAPÍTULO VII

NUEVAS TECNOLOGÍAS O NUEVOS CONCEPTOS

Artículo 37

Exenciones para nuevas tecnologías o nuevos conceptos

1. El fabricante podrá solicitar una homologación de tipo UE en relación con un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que incorpore tecnologías o conceptos nuevos incompatibles con uno o varios de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV.
2. La autoridad de homologación concederá la homologación de tipo UE a la que se refiere el apartado 1 cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:
 - a) en la solicitud de homologación de tipo UE se mencionan los motivos por los que las nuevas tecnologías o los nuevos conceptos en cuestión hacen que el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente sean incompatibles con uno o varios de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV;
 - b) en la solicitud de homologación de tipo UE se describen las implicaciones de la nueva tecnología o el nuevo concepto para la seguridad y el medio ambiente y las medidas tomadas a fin de garantizar un nivel de seguridad y de protección medioambiental al menos equivalente al proporcionado por los requisitos con respecto a los cuales se solicita la exención;
 - c) se presentan descripciones y resultados de los ensayos que demuestran el cumplimiento de la condición expuesta en la letra b).
3. La concesión de homologaciones de tipo UE que eximan a nuevas tecnologías o nuevos conceptos estará sujeta a la autorización de la Comisión. Esa autorización se concederá mediante un acto de ejecución. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.
4. En espera de la decisión de la Comisión sobre la autorización, la autoridad de homologación podrá expedir una homologación de tipo UE provisional, válida únicamente en el territorio de su Estado miembro, en relación con un tipo de vehículo que se incluya en la exención que desea obtenerse. La autoridad de homologación deberá informar de ello sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros mediante un expediente que contenga la información a la que se refiere el apartado 2.

El carácter provisional y la validez territorial limitada de la homologación de tipo UE deberán quedar patentes en el encabezamiento del certificado de homologación de tipo y del certificado de conformidad.
5. Las autoridades de homologación de otros Estados miembros podrán decidir aceptar en su territorio la homologación de tipo UE provisional a la que se refiere el apartado 4, a condición de que informen por escrito de su aceptación a la autoridad de homologación que ha concedido la homologación de tipo UE provisional.
6. Cuando proceda, la autorización de la Comisión a la que se refiere el apartado 3 deberá especificar si está sujeta a restricciones, en particular con respecto al número máximo de vehículos a los que se aplica. En cualquier caso, la validez de la homologación de tipo UE no podrá ser inferior a treinta y seis meses.

7. Si la Comisión deniega la autorización a la que se refiere el apartado 3, la autoridad de homologación deberá comunicar inmediatamente al titular de la homologación de tipo provisional a la que se refiere el apartado 4 que la homologación de tipo UE provisional será revocada seis meses después de la fecha de la denegación de la Comisión.

No obstante, los vehículos fabricados de conformidad con la homologación de tipo UE provisional antes de que expire su validez podrán introducirse en el mercado, matricularse o ponerse en servicio en todo Estado miembro que haya aceptado la homologación de tipo UE provisional de acuerdo con el apartado 5.

Artículo 38

Adaptación ulterior de los actos reglamentarios

1. Cuando la Comisión haya autorizado la concesión de una homologación de tipo UE con arreglo al artículo 37, deberá tomar inmediatamente las medidas necesarias para adaptar los actos reglamentarios afectados a los últimos avances tecnológicos.

Cuando la exención con arreglo al artículo 37 esté relacionada con un reglamento de la CEPE, la Comisión propondrá la modificación del reglamento de la CEPE pertinente de conformidad con lo dispuesto en el anexo III de la Decisión 97/836/CE del Consejo.

2. Tan pronto como se hayan modificado los actos reglamentarios pertinentes, se levantará toda restricción que contenga la decisión de la Comisión por la que se autorice la concesión de una homologación de tipo UE.
3. Si no se han tomado las medidas necesarias para adaptar los actos reglamentarios a los que se refiere el apartado 1, la Comisión podrá autorizar la extensión de la homologación de tipo UE provisional por medio de una decisión y a petición del Estado miembro que concedió la homologación de tipo UE provisional. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

CAPÍTULO VIII VEHÍCULOS FABRICADOS EN SERIES CORTAS

Artículo 39

Homologación de tipo UE de vehículos fabricados en series cortas

1. A petición del fabricante, y dentro de los límites cuantitativos anuales que figuran en la sección 1 del anexo XII, los Estados miembros deberán conceder la homologación de tipo UE para un tipo de vehículo fabricado en series cortas que cumpla por lo menos los requisitos del apéndice 1 de la parte I del anexo IV.
2. El apartado 1 no se aplicará a vehículos especiales.
3. Los certificados de homologación de tipo UE de vehículos fabricados en series cortas se numerarán con arreglo al anexo VII.

Artículo 40

Homologación de tipo nacional de vehículos fabricados en series cortas

1. El fabricante podrá solicitar la homologación de tipo nacional de vehículos fabricados en series cortas dentro de los límites cuantitativos anuales que figuran en la sección 2 del anexo XII. Esos límites se aplicarán a la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio de vehículos del tipo homologado en el mercado de cada Estado miembro en un año determinado.
2. Los Estados miembros podrán eximir a cualquier tipo de vehículo contemplado en el apartado 1 de uno o varios de los requisitos esenciales establecidos en los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV a condición de que establezcan los requisitos alternativos pertinentes.
3. A efectos de la homologación de tipo nacional de vehículos fabricados en series cortas, la autoridad de homologación aceptará sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que hayan recibido la homologación de tipo de conformidad con los actos enumerados en el anexo IV.
4. El certificado de homologación de tipo nacional de vehículos fabricados en series cortas se redactará de conformidad con el modelo del anexo VI, pero deberá llevar el encabezamiento «Certificado de homologación de tipo nacional de vehículos fabricados en series cortas» y especificar el contenido y el carácter de las exenciones concedidas con arreglo al apartado 2. Los certificados de homologación de tipo se numerarán con arreglo al sistema armonizado contemplado en el anexo VII.

Artículo 41

Validez de una homologación de tipo nacional de vehículos fabricados en series cortas

1. La validez de una homologación de tipo nacional de vehículos fabricados en series cortas se limitará al territorio del Estado miembro de la autoridad de homologación que la haya concedido.
2. A petición del fabricante, la autoridad de homologación enviará, por correo certificado o por correo electrónico, una copia del certificado de homologación de tipo y sus anexos a las autoridades de homologación de los Estados miembros designados por el fabricante.
3. En el plazo de tres meses a partir de la fecha de recepción de los documentos mencionados en el apartado 2, las autoridades de homologación de los Estados miembros designados por el fabricante decidirán si aceptan o no la homologación de tipo.

Las autoridades de homologación de los Estados miembros deberán aceptar la homologación de tipo nacional, a menos que tengan motivos razonables para creer que los requisitos técnicos nacionales en los que se basó la homologación del tipo de vehículo no son equivalentes a los suyos.
4. Las autoridades de homologación de los Estados miembros tendrán dos meses para comunicar su decisión a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo nacional.
5. A petición de un solicitante que desee introducir en el mercado, matricular o poner en servicio en otro Estado miembro un vehículo con una homologación de tipo nacional de vehículos fabricados en series cortas, la autoridad de homologación que haya concedido dicha homologación deberá proporcionar a la autoridad nacional del

otro Estado miembro una copia del certificado de homologación de tipo, incluido el expediente de homologación.

La autoridad nacional del otro Estado miembro deberá permitir la introducción en el mercado, la matriculación o la puesta en servicio de tal vehículo, a menos que tenga motivos razonables para creer que los requisitos técnicos nacionales en los que se basó la homologación del tipo de vehículo no son equivalentes a los suyos.

CAPÍTULO IX

HOMOLOGACIONES DE VEHÍCULO INDIVIDUAL

Artículo 42

Homologaciones de vehículo individual UE

1. Los Estados miembros deberán conceder la homologación de vehículo individual UE a los vehículos que cumplan los requisitos del apéndice 2 de la parte I del anexo IV o, en el caso de vehículos especiales, de la parte III del anexo IV.
2. Deberán presentar la solicitud de homologación de vehículo individual UE el fabricante, el propietario del vehículo o la persona que represente a este último, siempre que esté establecida en la Unión.
3. Los Estados miembros no llevarán a cabo ensayos destructivos para determinar si el vehículo cumple los requisitos del apartado 1, a cuyo efecto deberán utilizar toda la información pertinente que proporcione el solicitante.
4. El certificado de homologación de vehículo individual UE deberá ser conforme con el modelo del anexo VI. Los certificados de homologación de vehículo individual UE se numerarán con arreglo al anexo VII.
5. Los Estados miembros deberán permitir la introducción en el mercado, la matriculación o la puesta en servicio de los vehículos con un certificado válido de homologación de vehículo individual UE.

Artículo 43

Homologaciones de vehículo individual nacionales

1. Los Estados miembros podrán decidir eximir a un vehículo concreto, ya sea singular o no, del cumplimiento de una o varias disposiciones del presente Reglamento o de los requisitos esenciales establecidos en los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV, siempre que impongan los requisitos alternativos pertinentes.
2. Deberán presentar la solicitud de homologación de vehículo individual nacional el fabricante, el propietario del vehículo o la persona que represente a este último, siempre que esté establecida en la Unión.
3. Los Estados miembros no llevarán a cabo ensayos destructivos para determinar si el vehículo cumple los requisitos alternativos del apartado 1, a cuyo efecto deberán utilizar toda la información pertinente que proporcione el solicitante.
4. A efectos de la homologación de vehículo individual nacional, la autoridad de homologación aceptará sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que hayan recibido la homologación de tipo de conformidad con los actos enumerados en el anexo IV.

5. El Estado miembro en cuestión deberá expedir sin demora un certificado de homologación de vehículo individual nacional si el vehículo es conforme con la descripción adjunta a la solicitud y cumple los requisitos alternativos pertinentes.
6. El formato del certificado de homologación de vehículo individual nacional deberá seguir el modelo de certificado de homologación de tipo UE del anexo VI y contener como mínimo la información necesaria para solicitar la matriculación de conformidad con la Directiva 1999/37/CE del Consejo²⁸.

El certificado de homologación de vehículo individual nacional deberá llevar el número de bastidor del vehículo en cuestión y el encabezamiento «Certificado de homologación de vehículo individual nacional».

Artículo 44

Validez de las homologaciones de vehículo individual nacionales

1. La validez de la homologación de vehículo individual nacional estará limitada al territorio del Estado miembro que la haya concedido.
2. A petición de un solicitante que desee comercializar, matricular o poner en servicio en otro Estado miembro un vehículo con homologación de vehículo individual nacional, el Estado miembro que concedió la homologación deberá proporcionar al solicitante en cuestión una declaración de las disposiciones técnicas en las que se basó la homologación del vehículo.
3. Los Estados miembros deberán permitir la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio de un vehículo al que otro Estado miembro haya concedido una homologación de vehículo individual nacional conforme al artículo 43, a menos que tengan motivos razonables para creer que los requisitos alternativos pertinentes en los que se basó la homologación del vehículo no son equivalentes a los suyos.
4. Las disposiciones del presente artículo podrán aplicarse a los vehículos que hayan recibido la homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento y hayan sido modificados antes de su primera matriculación o de su puesta en servicio.

Artículo 45

Disposiciones específicas

1. Los procedimientos expuestos en los artículos 43 y 44 podrán aplicarse a un vehículo concreto durante las sucesivas fases de acabado con arreglo a la homologación de tipo multifásica.
2. Los procedimientos expuestos en los artículos 43 y 44 no podrán sustituir a una fase intermedia dentro de la secuencia normal de la homologación de tipo multifásica ni podrán aplicarse para obtener la homologación de la primera fase de un vehículo.

²⁸ Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

CAPÍTULO X

COMERCIALIZACIÓN, MATRICULACIÓN O PUESTA EN SERVICIO

Artículo 46

Comercialización, matriculación o puesta en servicio de vehículos distintos de los de fin de serie

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 49 a 51, los vehículos para los que sea obligatoria la homologación de tipo de vehículo entero, o para los que el fabricante haya obtenido tal homologación, solo podrán ser comercializados, matriculados o puestos en servicio si van acompañados de un certificado de conformidad válido expedido con arreglo a los artículos 34 y 35.

Podrán comercializarse o ponerse en servicio vehículos incompletos, pero las autoridades nacionales responsables de la matriculación de vehículos podrán denegar la matriculación y la utilización en la vía de tales vehículos.
2. Los vehículos exentos del requisito relativo al certificado de conformidad podrán también comercializarse, matricularse o ponerse en servicio si cumplen los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento.
3. El número de vehículos fabricados en series cortas que se comercialicen, matriculen o pongan en servicio durante un año no podrá exceder de los límites cuantitativos anuales establecidos en el anexo XII.

Artículo 47

Comercialización, matriculación o puesta en servicio de vehículos de fin de serie

1. Los vehículos de fin de serie cuya homologación de tipo UE haya perdido su validez con arreglo al artículo 33, apartado 2, letra a), solo podrán comercializarse, matricularse o ponerse en servicio si se cumplen el requisito del apartado 4 y los plazos establecidos en los apartados 2 y 4.

El párrafo primero solo será de aplicación para los vehículos que ya se encontraban en el territorio de la Unión y no se habían comercializado ni matriculado ni puesto en servicio antes de que su homologación de tipo UE perdiera su validez.
2. El párrafo primero se aplicará a vehículos completos durante un período de doce meses a partir de la fecha en que expire la validez de la homologación de tipo UE, y a vehículos completados durante un período de dieciocho meses a partir de dicha fecha.
3. El fabricante que desee comercializar, matricular o poner en servicio vehículos de fin de serie de acuerdo con el apartado 1 deberá remitir una petición a tal efecto a la autoridad nacional del Estado miembro que concedió la homologación de tipo UE. En dicha petición deberán especificarse los motivos técnicos o económicos que impiden que dichos vehículos cumplan los nuevos requisitos de homologación de tipo, así como el número de bastidor de los vehículos en cuestión.

La autoridad nacional afectada deberá decidir, en el plazo de tres meses tras la recepción de la petición, si permite la introducción en el mercado, la matriculación y la puesta en servicio de esos vehículos en el territorio del Estado miembro de que se trate y determinar el número de vehículos para los que podrá concederse el permiso.

4. Solo podrán comercializarse, matricularse o ponerse en servicio vehículos de fin de serie con un certificado de conformidad válido que haya conservado su validez durante por lo menos tres meses tras su fecha de expedición, pero cuya homologación de tipo haya dejado ser válida con arreglo al artículo 33, apartado 2, letra a).
5. El certificado de conformidad de los vehículos comercializados, matriculados o puestos en servicio conforme al presente artículo deberá incluir una entrada especial que indique que se trata de vehículos de fin de serie, así como la fecha límite para que puedan ser comercializados, matriculados o puestos en servicio en la Unión.
6. Los Estados miembros deberán llevar un registro de los números de bastidor de los vehículos que permitan comercializar, matricular o poner en servicio con arreglo al presente artículo.

Artículo 48

Comercialización o puesta en servicio de componentes y unidades técnicas independientes

1. Los componentes o las unidades técnicas independientes, incluidos los destinados a ser vendidos en el mercado de repuestos, solo podrán ser comercializados o puestos en servicio si cumplen los requisitos de los actos reglamentarios pertinentes enumerados en el anexo IV y si están marcados con arreglo al artículo 36.
2. El apartado 1 no se aplicará a componentes o unidades técnicas independientes específicamente fabricados o diseñados para vehículos nuevos que no entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.
3. Los Estados miembros podrán permitir la comercialización o la puesta en servicio de componentes o unidades técnicas independientes que estén exentos conforme al artículo 37 o que vayan a utilizarse en vehículos objeto de homologaciones concedidas de conformidad con los artículos 39, 40, 42 y 43 en relación con los componentes o las unidades técnicas independientes en cuestión.
4. Los Estados miembros podrán también permitir la comercialización o la puesta en servicio de componentes o unidades técnicas independientes que vayan a utilizarse en vehículos que, en el momento de ser comercializados, matriculados o puestos en servicio, no estaban sujetos a homologación de tipo conforme al presente Reglamento o a la Directiva 2007/46/CE.

CAPÍTULO XI CLÁUSULAS DE SALVAGUARDIA

Artículo 49

Procedimiento en el caso de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que comportan un riesgo grave a nivel nacional

1. Las autoridades de vigilancia del mercado de un Estado miembro que hayan adoptado medidas con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) n° 765/2008 y al artículo 8 del presente Reglamento o que tengan motivos suficientes para creer que un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente sujetos al presente Reglamento comportan un riesgo grave para la salud o la seguridad de las personas o para otros aspectos de la protección del interés público contemplados por

el presente Reglamento deberán informar sin demora de sus constataciones a la autoridad de homologación que concedió la homologación.

2. La autoridad de homologación a la que se refiere el apartado 1 deberá llevar a cabo una evaluación en relación con el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente de que se trate, que abarque todos los requisitos establecidos en el presente Reglamento. Los agentes económicos correspondientes deberán cooperar plenamente con las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado.

Si, en el transcurso de la evaluación, la autoridad de homologación que concedió la homologación constata que el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente no cumplen los requisitos establecidos en el presente Reglamento, deberá pedir sin demora al agente económico pertinente que adopte todas las medidas correctoras adecuadas para ajustar el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente a los citados requisitos, o tomará medidas restrictivas, bien para retirar el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente del mercado, bien para recuperarlos en un plazo razonable, dependiendo de la naturaleza del riesgo.

El artículo 21 del Reglamento (CE) n° 765/2008 se aplicará a las medidas restrictivas a las que se refiere el párrafo segundo.

3. La autoridad de homologación pertinente deberá informar a la Comisión y a los demás Estados miembros de los resultados de la evaluación a la que se refiere el apartado 1 y de la actuación exigida al agente económico.
4. El agente económico deberá asegurarse, conforme a las obligaciones contempladas en los artículos 11 a 19, de que se adopten todas las medidas correctoras adecuadas en relación con todos los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes no conformes que haya introducido en el mercado, matriculado o puesto en servicio en la Unión.
5. Si el agente económico no adopta las medidas correctoras adecuadas en el plazo indicado en el apartado 2, párrafo segundo, las autoridades nacionales deberán adoptar todas las medidas restrictivas provisionales apropiadas para prohibir o restringir en sus mercados nacionales la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio de los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes no conformes, o para retirarlos del mercado o recuperarlos.

Artículo 50

Procedimientos de notificación y objeción

relacionados con las medidas restrictivas tomadas a nivel nacional

1. Las autoridades nacionales deberán informar sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de las medidas restrictivas tomadas conforme al artículo 49, apartados 1 y 5.

La información proporcionada deberá incluir todos los detalles de que se disponga, en particular los datos necesarios para la identificación del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente no conformes, su origen, la naturaleza de la supuesta disconformidad y del riesgo planteado, la naturaleza y la duración de las medidas restrictivas nacionales adoptadas y los argumentos expresados por el agente económico en cuestión.

2. La autoridad de homologación a la que se refiere el artículo 49, apartado 1, deberá indicar si la disconformidad se debe a alguna de las circunstancias siguientes:
 - a) el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente no cumplen los requisitos relativos a la salud o la seguridad de las personas, la protección del medio ambiente u otros aspectos de la protección del interés público incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento;
 - b) la existencia de deficiencias en los actos reglamentarios pertinentes enumerados en el anexo IV.
3. Los Estados miembros, a excepción del que inicie el procedimiento, deberán informar a la Comisión y a los demás Estados miembros, en el plazo de un mes tras la recepción de la información indicada en el apartado 1, de toda medida restrictiva adoptada y de cualquier dato adicional sobre la disconformidad del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente en cuestión de que dispongan y, en caso de desacuerdo con la medida nacional notificada, de sus objeciones al respecto.
4. Si, en el plazo de un mes tras la recepción de la información indicada en el apartado 1, otro Estado miembro o la Comisión presentan objeciones sobre una medida restrictiva adoptada por un Estado miembro, la Comisión evaluará la medida con arreglo al artículo 51.
5. Si, en el plazo de un mes tras la recepción de la información indicada en el apartado 1, ningún otro Estado miembro ni la Comisión presentan objeción alguna sobre una medida restrictiva adoptada por un Estado miembro, la medida se considerará justificada. Los demás Estados miembros deberán asegurarse de que se adopten medidas restrictivas similares con respecto al vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente en cuestión.

Artículo 51

Procedimiento de salvaguardia de la Unión

1. Si, en el curso del procedimiento expuesto en el artículo 50, apartados 3 y 4, se formulan objeciones contra una medida restrictiva adoptada por un Estado miembro, o si la Comisión considera que una medida nacional vulnera la legislación de la Unión, la Comisión evaluará sin demora la medida nacional tras haber consultado a los Estados miembros y a los agentes económicos pertinentes. Basándose en los resultados de esa evaluación, la Comisión adoptará una decisión sobre si la medida nacional se considera o no justificada. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

La Comisión dirigirá su decisión a todos los Estados miembros y la comunicará inmediatamente a los agentes económicos pertinentes. Los Estados miembros aplicarán sin demora la decisión de la Comisión e informarán a esta en consecuencia.

2. Si la Comisión considera que la medida nacional está justificada, todos los Estados miembros deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar la retirada de sus mercados del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente no conformes, e informar en consecuencia a la Comisión. Si la Comisión considera que la medida nacional no está justificada, el Estado miembro en cuestión deberá retirarla o adaptarla, con arreglo a la decisión de la Comisión a la que se refiere el apartado 1.

3. Cuando la medida nacional se considere justificada y se atribuya a deficiencias en los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV, la Comisión propondrá medidas adecuadas como se indica a continuación:
 - a) cuando se trate de un acto reglamentario, la Comisión propondrá las modificaciones necesarias de este;
 - b) cuando se trate de reglamentos de la CEPE, la Comisión propondrá los proyectos de modificaciones necesarios de los reglamentos de la CEPE pertinentes de acuerdo con lo dispuesto en el anexo III de la Decisión 97/836/CE del Consejo.

Artículo 52

Vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes conformes que comportan un riesgo grave para la seguridad o un daño grave para la salud y el medio ambiente

1. Si, tras efectuar una evaluación con arreglo al artículo 49, apartado 1, un Estado miembro comprueba que un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente, pese a ser conformes con los requisitos aplicables o estar marcados correctamente, comportan un riesgo grave para la seguridad o pueden perjudicar gravemente al medio ambiente o a la salud pública, pedirá al agente económico en cuestión que adopte todas las medidas adecuadas para asegurarse de que el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente de que se trate ya no comporten ese riesgo al ser introducidos en el mercado, matriculados o puestos en servicio, o bien tomará medidas restrictivas para retirarlos del mercado o recuperarlos en un plazo razonable, dependiendo de la naturaleza del riesgo.

El Estado miembro podrá denegar la matriculación de tales vehículos en tanto el agente económico no haya adoptado todas las medidas correctoras adecuadas.
2. El agente económico deberá asegurarse de que se tomen las medidas correctoras adecuadas con respecto a todos los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes a los que se refiere en el apartado 1.
3. En el plazo de un mes tras la petición a la que se refiere el apartado 1, el Estado miembro deberá proporcionar a la Comisión y a los demás Estados miembros toda la información disponible, en particular los datos necesarios para identificar el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente en cuestión, su origen y su cadena de suministro, la naturaleza del riesgo planteado y la naturaleza y la duración de las medidas restrictivas nacionales adoptadas.
4. La Comisión consultará sin demora a los Estados miembros y a los agentes económicos pertinentes y, en particular, a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo, y evaluará la medida nacional adoptada. Basándose en esa evaluación, decidirá si la medida nacional a la que se refiere el apartado 1 se considera o no justificada y, si es necesario, propondrá medidas adecuadas. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.
5. La Comisión dirigirá su decisión a todos los Estados miembros y la comunicará inmediatamente a los agentes económicos pertinentes.

Artículo 53

Disposiciones generales relativas a vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no conformes

1. Cuando vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes acompañados de un certificado de conformidad o que lleven una marca de homologación no sean conformes con el tipo homologado, incumplan el presente Reglamento o hayan sido homologados sobre la base de datos incorrectos, las autoridades de homologación, las autoridades de vigilancia del mercado o la Comisión podrán adoptar las medidas restrictivas necesarias de acuerdo con el artículo 21 del Reglamento (CE) n° 765/2008 para prohibir o restringir la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio de los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes no conformes, para retirarlos del mercado o para recuperarlos, incluida la retirada de la homologación de tipo por parte de la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE, hasta que el agente económico pertinente haya tomado todas las medidas correctoras adecuadas para garantizar que los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes sean conformes.
2. A efectos del apartado 1, se considerará que las divergencias respecto a los datos del certificado de homologación de tipo UE o del expediente de homologación constituyen disconformidad con el tipo homologado.

Artículo 54

Procedimientos de notificación y objeción relacionados con vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no conformes

1. Si una autoridad de homologación o una autoridad de vigilancia del mercado comprueban que un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente no son conformes con el presente Reglamento, que la homologación de tipo se ha concedido sobre la base de datos incorrectos o que vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes acompañados de un certificado de conformidad o que lleven una marca de homologación no son conformes con el tipo homologado, podrán tomar todas las medidas restrictivas adecuadas de acuerdo con el artículo 53, apartado 1.
2. La autoridad de homologación, la autoridad de vigilancia del mercado o la Comisión pedirán además a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE que verifique que los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes en producción siguen siendo conformes con el tipo homologado o, en su caso, que los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes ya introducidos en el mercado vuelven a ponerse en conformidad.
3. En el caso de una homologación de tipo de vehículo entero, cuando la disconformidad de un vehículo se deba a un sistema, un componente o una unidad técnica independiente, la petición a la que se refiere el apartado 2 deberá dirigirse también a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE del sistema, el componente o la unidad técnica independiente de que se trate.
4. En el caso de una homologación de tipo multifásica, cuando la disconformidad de un vehículo completado se deba a un sistema, un componente o una unidad técnica independiente que formen parte del vehículo incompleto o al propio vehículo incompleto, la petición a la que se refiere el apartado 2 deberá dirigirse también a la

autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE del sistema, el componente, la unidad técnica independiente o el vehículo incompleto.

5. Al recibir la petición a la que se refieren los apartados 1 a 4, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE deberá llevar a cabo una evaluación en relación con el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente de que se trate, que abarque todos los requisitos establecidos en el presente Reglamento. La autoridad de homologación deberá también verificar los datos sobre cuya base se concedió la homologación. Los agentes económicos correspondientes deberán cooperar plenamente con la autoridad de homologación.
6. Cuando la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente determine la disconformidad, deberá exigir sin demora al agente económico pertinente que adopte todas las medidas correctoras adecuadas para hacer que el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente sean conformes y, si es necesario, deberá adoptar las medidas restrictivas a las que se refiere el artículo 53, apartado 1, lo antes posible y, a más tardar, en el plazo de un mes tras la fecha de la petición.
7. Las autoridades nacionales que adopten medidas restrictivas conforme al artículo 53, apartado 1, deberán informar inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.
8. Si, en el mes que sigue a la notificación de las medidas restrictivas adoptadas por una autoridad de homologación o una autoridad de vigilancia del mercado de acuerdo con el artículo 53, apartado 1, otro Estado miembro presenta una objeción con respecto a la medida restrictiva notificada, o si la Comisión determina un incumplimiento conforme al artículo 9, apartado 5, esta última consultará sin demora a los Estados miembros y al agente o los agentes económicos pertinentes y, en particular, a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo, y evaluará la medida nacional adoptada. Basándose en esa evaluación, la Comisión podrá decidir adoptar las medidas restrictivas necesarias previstas en el artículo 53, apartado 1, por medio de actos de ejecución. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

La Comisión dirigirá su decisión a todos los Estados miembros y la comunicará inmediatamente a los agentes económicos pertinentes. Los Estados miembros aplicarán sin demora la decisión de la Comisión e informarán a esta en consecuencia.

9. Si, en el plazo de un mes tras la notificación de las medidas restrictivas adoptadas conforme al artículo 53, apartado 1, ningún otro Estado miembro ni la Comisión presentan objeción alguna sobre una medida restrictiva adoptada por un Estado miembro, la medida se considerará justificada. Los demás Estados miembros deberán asegurarse de que se adopten medidas restrictivas similares con respecto al vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente de que se trate.

Artículo 55

Introducción en el mercado y puesta en servicio de piezas o equipos que pueden comportar un riesgo grave para el funcionamiento correcto de los sistemas esenciales

1. Las piezas o los equipos que puedan comportar un riesgo grave para el funcionamiento correcto de sistemas que sean esenciales para la seguridad del vehículo o para su eficacia medioambiental no podrán ser introducidos en el mercado

ni puestos en servicio y estarán prohibidos, a menos que hayan sido autorizados por una autoridad de homologación con arreglo al artículo 56, apartados 1 y 4.

2. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que establezcan los requisitos que han de cumplir las piezas y los equipos a los que se refiere el apartado 1.

Esos requisitos podrán basarse en los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV o consistir en una comparación de las piezas o los equipos con las piezas o los equipos originales por lo que respecta a la eficacia medioambiental o las prestaciones de seguridad, según proceda. En cualquier caso, los requisitos deberán garantizar que las piezas o los equipos no pongan en peligro el funcionamiento de los sistemas que sean esenciales para la seguridad del vehículo o para su eficacia medioambiental.

3. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen el anexo XIII, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica y reglamentaria, actualizando la lista de piezas o equipos sobre la base de la información relativa a:

- a) la gravedad del riesgo para la seguridad o para la eficacia medioambiental de los vehículos equipados con las piezas o los equipos en cuestión;
- b) el efecto potencial sobre los consumidores y los fabricantes que operan en el mercado de repuestos de la posible autorización de las piezas y los equipos conforme al artículo 56, apartado 1.

4. El apartado 1 no será aplicable a las piezas o los equipos originales ni a las piezas o los equipos pertenecientes a un sistema que haya recibido la homologación de tipo con arreglo a los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV, excepto cuando la homologación de tipo guarde relación con aspectos distintos del riesgo grave al que se refiere el apartado 1.

A efectos del presente apartado se entenderá por «piezas o equipos originales» aquellos fabricados con arreglo a las especificaciones y normas de producción establecidas por el fabricante del vehículo para el montaje del vehículo en cuestión.

5. El apartado 1 no se aplicará a las piezas o los equipos fabricados exclusivamente para vehículos de carreras. Las piezas o los equipos enumerados en el anexo XIII que se utilicen tanto en carreras como en la vía no se comercializarán para vehículos destinados a ser utilizados en vías públicas, a menos que cumplan los requisitos establecidos en los actos delegados a los que se refiere el apartado 2 y hayan sido autorizados por la Comisión por medio de actos de ejecución. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

Artículo 56

Requisitos conexos aplicables a piezas o equipos que pueden comportar un riesgo grave para el funcionamiento correcto de los sistemas esenciales

1. Un fabricante de piezas o equipos podrá solicitar la autorización a la que se refiere el artículo 55, apartado 1, presentando a la autoridad de homologación una solicitud acompañada de un acta de ensayo, redactada por un servicio técnico designado, que certifique que las piezas o los equipos para los que se solicita la autorización cumplen los requisitos a los que se refiere el artículo 55, apartado 2. El fabricante

solo podrá presentar una solicitud por tipo de pieza o equipo, y a una única autoridad de homologación.

2. La solicitud deberá incluir los datos del fabricante de las piezas o los equipos, el tipo, la identificación y el número de pieza de las piezas o los equipos, el nombre del fabricante del vehículo, el tipo de vehículo y, si procede, el año de fabricación y cualquier otra información que permita la identificación del vehículo en el que vayan a montarse las piezas o los equipos.

La autoridad de homologación deberá autorizar la introducción en el mercado y la puesta en servicio de las piezas o los equipos si determina, teniendo en cuenta el acta de ensayo a la que se refiere el apartado 1 y otras pruebas, que cumplen los requisitos a los que se refiere el artículo 55, apartado 2.

La autoridad de homologación deberá expedir sin demora al fabricante un certificado de autorización conforme con el modelo del apéndice 1 del anexo XI y numerado de acuerdo con el punto 2 de dicho anexo.

La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen el anexo XI, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica y reglamentaria, actualizando el modelo y el sistema de numeración del certificado de autorización.

3. El fabricante deberá informar sin demora a la autoridad de homologación que dio la autorización de cualquier cambio que afecte a las condiciones en las que se expidió la autorización. Dicha autoridad de homologación decidirá si es preciso revisar o expedir de nuevo la autorización y si son necesarios nuevos ensayos.

El fabricante deberá garantizar que la fabricación de las piezas o los equipos se efectúe en todo momento en las condiciones en las que se expidió la autorización.

4. Antes de expedir una autorización, la autoridad de homologación deberá verificar la existencia de disposiciones y procedimientos para asegurar el control efectivo de la conformidad de la producción.

Cuando la autoridad de homologación considere que han dejado de cumplirse las condiciones para la expedición de la autorización, deberá pedir al fabricante que tome las medidas necesarias para garantizar que las piezas o los equipos sean conformes. En caso necesario, retirará la autorización.

5. A petición de una autoridad nacional de otro Estado miembro, la autoridad de homologación que haya expedido la autorización le enviará, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la petición, una copia del certificado de autorización expedido, junto con sus anexos, por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro. La copia podrá consistir también en un fichero electrónico seguro.

6. La autoridad de homologación que esté en desacuerdo con la autorización expedida por otro Estado miembro deberá poner en conocimiento de la Comisión las razones de su desacuerdo. La Comisión tomará las medidas adecuadas para solucionar el desacuerdo, incluida, en su caso, la petición de retirada de la autorización, previa consulta a las autoridades de homologación pertinentes. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

7. Hasta que se elabore la lista a la que se refiere el artículo 55, apartado 3, los Estados miembros podrán mantener sus disposiciones nacionales relativas a las piezas o los

equipos que pueden afectar al funcionamiento correcto de los sistemas esenciales para la seguridad del vehículo o para su eficacia medioambiental.

Artículo 57

Disposiciones generales sobre la recuperación de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes

1. El fabricante al que se haya concedido una homologación de tipo de vehículo entero y esté obligado a recuperar vehículos de conformidad con el artículo 12, apartado 1, el artículo 15, apartado 1, el artículo 17, apartado 2, el artículo 49, apartados 1 y 6, el artículo 51, apartado 4, el artículo 52, apartado 1, y el artículo 53, apartado 1, del presente Reglamento o el artículo 20 del Reglamento (CE) n° 765/2008 deberá informar inmediatamente de ello a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo de vehículo entero.
2. El fabricante de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes al que se haya concedido una homologación de tipo UE y esté obligado a recuperar sistemas, componentes o unidades técnicas independientes de conformidad con el artículo 12, apartado 1, el artículo 15, apartado 1, el artículo 17, apartado 2, el artículo 49, apartados 1 y 6, el artículo 51, apartado 4, el artículo 52, apartado 1, y el artículo 53, apartado 1, del presente Reglamento o el artículo 20 del Reglamento (CE) n° 765/2008 deberá informar inmediatamente de ello a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE.
3. El fabricante deberá proponer a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo un conjunto de soluciones adecuadas para poner en conformidad los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes y, si procede, para neutralizar el riesgo grave al que se refiere el artículo 20 del Reglamento (CE) n° 765/2008.

La autoridad de homologación deberá llevar a cabo una evaluación para verificar si las soluciones propuestas son suficientes y lo bastante oportunas y deberá comunicar sin demora a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión las soluciones que haya aprobado.

Artículo 58

Disposiciones específicas sobre la recuperación de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes

1. Si una autoridad de homologación o la Comisión consideran que las soluciones a las que se refiere el artículo 57, apartado 3, son insuficientes o no se aplican con bastante rapidez, se lo notificarán sin demora a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE y a la propia Comisión.

La autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE deberá pedir al fabricante que tome medidas correctoras para abordar los problemas notificados. Si el fabricante no propone ni aplica medidas correctoras efectivas, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE tomará todas las medidas restrictivas necesarias, incluidas la retirada de la homologación de tipo UE y la recuperación obligatoria, e informará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión sobre las medidas restrictivas tomadas. En caso de retirada de la homologación de tipo UE, la autoridad de homologación

deberá informar de ello sin demora al fabricante por correo certificado o por un medio electrónico equivalente.

2. Si una autoridad de homologación considera que las medidas restrictivas adoptadas por la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE con arreglo al artículo 58, apartado 1, no son suficientes o lo bastante oportunas, deberá informar de ello a la Comisión y podrá tomar las medidas restrictivas adecuadas para prohibir o restringir la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio en su mercado nacional de los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes no conformes de que se trate, o para retirarlos del mercado o recuperarlos.
3. La Comisión mantendrá las consultas pertinentes con las partes implicadas y decidirá si las medidas restrictivas adoptadas por la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE son suficientes y lo bastante oportunas y, si es necesario, propondrá medidas adecuadas para garantizar que se restablezca la conformidad o se neutralice eficazmente el riesgo grave al que se refiere el artículo 57, apartado 3. Esa decisión abordará asimismo la adecuación de las medidas restrictivas adoptadas por las autoridades de homologación que consideraron que las medidas adoptadas por la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE no eran suficientes o lo bastante oportunas. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

La Comisión dirigirá su decisión a los Estados miembros afectados y la comunicará inmediatamente a los agentes económicos pertinentes.

4. Los Estados miembros implementarán sin demora la decisión de la Comisión e informarán a esta en consecuencia.
5. Si, en el plazo de un mes tras la recepción de la notificación sobre las soluciones aprobadas a la que se refiere el artículo 57, apartado 3, ningún Estado miembro ni la Comisión presentan objeción alguna contra esas soluciones, estas se considerarán justificadas. Los demás Estados miembros deberán asegurarse de que se apliquen esas soluciones con respecto a los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes de que se trate que se hayan comercializado, matriculado o puesto en servicio en su territorio.

Artículo 59

Derecho de audiencia de los agentes económicos, notificación de decisiones e interposición de recursos

1. Excepto en los casos en que haya que actuar de inmediato debido a un riesgo grave para la salud humana, la seguridad y el medio ambiente, deberá darse al agente económico afectado la oportunidad de presentar sus observaciones a la autoridad nacional en un plazo adecuado, antes de que las autoridades nacionales de los Estados miembros tomen ninguna medida con arreglo a los artículos 49 a 58.

Si se han adoptado medidas sin haber oído al agente económico, este deberá tener la oportunidad de presentar sus observaciones lo antes posible y la autoridad nacional deberá revisar la medida sin demora.

2. En toda medida adoptada por las autoridades nacionales deberán enunciarse los motivos en los que se basa.

Cuando la medida se dirija a un agente económico concreto, deberá notificársele de inmediato y, al mismo tiempo, deberán comunicársele las vías de recurso de que dispone con arreglo a la legislación del Estado miembro afectado y los plazos de presentación de los recursos.

Si la medida es de alcance general, deberá publicarse debidamente en el boletín oficial nacional o en un instrumento equivalente.

3. Cualquier medida que hayan adoptado las autoridades nacionales deberá retirarse o modificarse tan pronto como el agente económico demuestre que ha emprendido acciones correctoras eficaces.

CAPÍTULO XII REGLAMENTOS INTERNACIONALES

Artículo 60

Reglamentos de la CEPE que deben cumplirse para la homologación de tipo UE

1. Los reglamentos de la CEPE, o sus modificaciones, que hayan recibido el voto favorable de la Unión o que la Unión aplique y que figuren en el anexo IV formarán parte de los requisitos para la homologación de tipo UE de un vehículo.
2. Las autoridades de homologación de los Estados miembros deberán aceptar las homologaciones concedidas de acuerdo con los reglamentos de la CEPE a los que se refiere el apartado 1 y, cuando proceda, las marcas de homologación pertinentes, en lugar de las correspondientes homologaciones y marcas de homologación concedidas de acuerdo con el presente Reglamento y con los actos reglamentarios adoptados con arreglo al presente Reglamento.
3. Cuando la Unión vote a favor de un reglamento de la CEPE o de modificaciones de este a efectos de la homologación de tipo de vehículo entero, la Comisión adoptará un acto delegado, de conformidad con el artículo 88, a fin de establecer la obligatoriedad del reglamento de la CEPE o de sus modificaciones o a fin de modificar el presente Reglamento, según proceda.

Dicho acto delegado deberá especificar las fechas de aplicación obligatoria del reglamento de la CEPE o de sus modificaciones e incluir, cuando proceda, disposiciones transitorias.

Artículo 61

Equivalencia de los reglamentos de la CEPE a efectos de la homologación de tipo UE

1. Los reglamentos de la CEPE enumerados en la parte II del anexo IV se reconocen como equivalentes a los actos reglamentarios correspondientes en la medida en que tengan el mismo ámbito de aplicación y el mismo objeto.
2. Las autoridades de homologación de los Estados miembros deberán aceptar las homologaciones de tipo concedidas de acuerdo con los reglamentos de la CEPE a los que se refiere el apartado 1 y, cuando proceda, las marcas de homologación pertinentes, en lugar de las correspondientes homologaciones de tipo y marcas de homologación concedidas de acuerdo con el presente Reglamento y con los actos reglamentarios adoptados con arreglo al presente Reglamento.

Artículo 62
Equivalencia con otros reglamentos

El Consejo podrá reconocer, por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, la equivalencia entre las condiciones o las disposiciones para la homologación de tipo UE de sistemas, componentes y unidades técnicas independientes establecidas por el presente Reglamento y las condiciones o las disposiciones establecidas por reglamentos internacionales o de terceros países, en el marco de acuerdos multilaterales o bilaterales entre la Unión y terceros países.

CAPÍTULO XIII **FACILITACIÓN DE INFORMACIÓN TÉCNICA**

Artículo 63
Información destinada a los usuarios

1. El fabricante no facilitará ninguna información técnica relacionada con los datos del tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente establecidos en el presente Reglamento, o en los actos delegados o de ejecución adoptados con arreglo al presente Reglamento, que difiera de los datos del tipo homologado por la autoridad de homologación.
2. El fabricante deberá poner a disposición de los usuarios toda la información pertinente y las instrucciones necesarias en las que se describan las condiciones especiales o las restricciones relacionadas con el uso de un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente.
3. La información a la que se refiere el apartado 2 deberá facilitarse en la lengua o las lenguas oficiales del Estado miembro en el que el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente vayan a ser introducidos en el mercado, matriculados o puestos en servicio. Dicha información se proporcionará, si lo acepta la autoridad de homologación, en el manual de instrucciones.

Artículo 64
Información destinada a los fabricantes

1. Los fabricantes de vehículos deberán poner a disposición de los fabricantes de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes todos los datos necesarios para la homologación de tipo UE de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes o para obtener la autorización a la que se refiere el artículo 55, apartado 1.

Los fabricantes de vehículos podrán imponer un acuerdo vinculante a los fabricantes de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes para proteger la confidencialidad de toda información que no sea de dominio público, incluida la relacionada con los derechos de propiedad intelectual o industrial.
2. Los fabricantes de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes deberán proporcionar a los fabricantes de vehículos información detallada íntegra sobre las restricciones que se aplican a sus homologaciones de tipo conforme al artículo 27, apartado 3, o impuestas por alguno de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV.

CAPÍTULO XIV

ACCESO A LA INFORMACIÓN

SOBRE LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO

Artículo 65

Obligación de los fabricantes de facilitar la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo

1. Los fabricantes deberán facilitar a los agentes independientes un acceso normalizado y sin restricciones a la información relativa al sistema DAB de los vehículos, al equipo de diagnóstico y de otra clase, a las herramientas, incluidos todos los programas informáticos pertinentes, y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

Los fabricantes deberán facilitar un sistema normalizado, seguro y utilizable a distancia que permita a los talleres de reparación independientes efectuar operaciones que impliquen el acceso al sistema de seguridad del vehículo.

2. Hasta que la Comisión adopte la norma pertinente por medio de la labor del Comité Europeo de Normalización (CEN) o de organismos de normalización comparables, la información sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo deberá presentarse de una manera fácilmente accesible que los agentes independientes puedan procesar con un esfuerzo razonable.

La información sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo deberá facilitarse en los sitios web de los fabricantes en un formato normalizado o, si ello no fuera posible debido a la naturaleza de la información, en otro formato apropiado. En particular, este acceso deberá concederse de forma no discriminatoria en comparación con la información que se ofrezca o el acceso que se conceda a los concesionarios y los talleres de reparación autorizados.

3. La Comisión establecerá y actualizará las especificaciones técnicas adecuadas acerca del modo en que deberá facilitarse la información sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo. La Comisión tendrá en cuenta la actual tecnología de la información, la evolución previsible de la tecnología automovilística, las normas ISO vigentes y la posibilidad de una norma ISO universal.

4. En el anexo XVIII se establecen los detalles de los requisitos relativos al acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, en particular las especificaciones técnicas sobre el modo de facilitar dicha información.

5. Los fabricantes deberán, además, poner a disposición de los agentes independientes y de los concesionarios y los talleres de reparación autorizados material de formación.

6. El fabricante deberá garantizar que la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo esté siempre accesible, salvo cuando haya que proceder al mantenimiento del sistema de información.

El fabricante deberá publicar en sus sitios web las modificaciones y los suplementos posteriores de la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo al mismo tiempo que los ponga a disposición de los talleres de reparación autorizados.

7. A efectos de la fabricación y la revisión de piezas de recambio o de revisión compatibles con el sistema DAB y de herramientas de diagnóstico y equipos de

ensayo, los fabricantes deberán proporcionar de forma no discriminatoria la información pertinente sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo a todo fabricante o taller de reparación de componentes, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo que esté interesado.

8. A efectos del diseño, la fabricación y la reparación de equipos de automoción para vehículos de combustibles alternativos, los fabricantes deberán proporcionar de forma no discriminatoria la información pertinente sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo a todo fabricante, instalador o taller de reparación de equipos para vehículos de combustibles alternativos que esté interesado.
9. Los talleres de reparación independientes deberán tener acceso gratuito a los registros de reparación y mantenimiento de un vehículo que se guarden en una base de datos central del fabricante del vehículo o en una base de datos en su nombre.
Esos talleres de reparación independientes deberán poder acceder a la información pertinente de la base de datos que guarde relación con la reparación y el mantenimiento que ellos hayan realizado.
10. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen y complementen el anexo XVIII, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica y reglamentaria o de impedir un uso abusivo, actualizando los requisitos relativos al acceso a la información sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo y adoptando e integrando las normas a las que se refieren los apartados 2 y 3.

Artículo 66

Obligaciones en caso de que existan varios titulares de una homologación de tipo

1. El fabricante responsable de la respectiva homologación de tipo de un sistema, un componente o una unidad técnica independiente o de una determinada fase de la fabricación de un vehículo será responsable, en caso de homologación de tipo mixta, por etapas o multifásica, de comunicar tanto al fabricante final como a los agentes independientes la información sobre la reparación y el mantenimiento relativa al sistema, al componente, a la unidad técnica independiente o a la fase de que se trate.
2. El fabricante final será responsable de facilitar a los agentes independientes información sobre el vehículo entero.

Artículo 67

Precio de acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo

1. El fabricante podrá cobrar un precio razonable y proporcionado por el acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo distinta de aquella a la que se refiere el artículo 65, apartado 8. Ese precio no deberá resultar disuasivo a la hora de acceder a la información por no haberse tenido en cuenta al fijarlo en qué medida hace uso de esa información el agente independiente.
2. El fabricante deberá dar acceso por horas, días, meses y años a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, incluidos servicios transaccionales como la reprogramación o la asistencia técnica, con unos precios que varíen según los períodos por los que se conceda el acceso.

Además de este acceso de base temporal, los fabricantes podrán ofrecer un acceso basado en transacciones, en el que los precios se apliquen por transacción y no según el período por el que se conceda el acceso.

Cuando el fabricante ofrezca ambos sistemas de acceso, los talleres de reparación independientes deberán elegir uno de ellos, o bien de base temporal o bien basado en transacciones.

Artículo 68

Prueba de cumplimiento de las obligaciones relativas a la información sobre la reparación y el mantenimiento

1. El fabricante que haya solicitado la homologación de tipo UE o la homologación de tipo nacional deberá proporcionar a la autoridad de homologación, en un plazo de seis meses tras la fecha de la correspondiente homologación de tipo, una prueba de que se cumple lo dispuesto en los artículos 65 a 70.
2. Si no se aporta esa prueba en el plazo mencionado en el apartado 1, la autoridad de homologación deberá tomar las medidas apropiadas conforme al artículo 69.

Artículo 69

Cumplimiento de las obligaciones relativas al acceso a la información sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo

1. Toda autoridad de homologación podrá en cualquier momento, por propia iniciativa o basándose en una reclamación o en la evaluación de un servicio técnico, verificar si un fabricante cumple lo dispuesto en los artículos 65 a 70 y los términos del certificado relativo al acceso a la información sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo que figura en el apéndice 1 del anexo XVIII.
2. Cuando una autoridad de homologación constate que un fabricante no cumple sus obligaciones en materia de acceso a la información sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo en cuestión deberá adoptar medidas adecuadas para poner remedio a la situación.
Dichas medidas podrán incluir la retirada o la suspensión de la homologación de tipo, multas u otras medidas adoptadas con arreglo al artículo 89.
3. Cuando un agente independiente o una asociación comercial que represente a agentes independientes presenten ante la autoridad de homologación una reclamación relativa al incumplimiento de los artículos 65 a 70 por parte del fabricante, la autoridad de homologación deberá llevar a cabo una auditoría para verificar el cumplimiento por parte del fabricante.
4. Al realizar la auditoría, la autoridad de homologación podrá pedir a un servicio técnico o a cualquier otro experto independiente que lleven a cabo una evaluación para verificar si se cumplen las obligaciones relativas al acceso a la información sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo.

Artículo 70

Foro sobre el Acceso a la Información relativa a los Vehículos

1. El Foro sobre el Acceso a la Información relativa a los Vehículos, establecido de conformidad con el artículo 13, apartado 9, del Reglamento (CE) nº 692/2008, deberá realizar sus actividades conforme a las disposiciones establecidas en el anexo XVIII.
2. El Foro mencionado en el apartado 1 deberá asesorar a la Comisión sobre las medidas destinadas a impedir un uso abusivo de la información sobre el sistema DAB del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo.

CAPÍTULO XV EVALUACIÓN, DESIGNACIÓN, NOTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

Artículo 71

Autoridad de homologación de tipo responsable de los servicios técnicos

1. La autoridad de homologación de tipo designada por el Estado miembro conforme al artículo 7, apartado 3, en lo sucesivo la «autoridad de homologación de tipo», será responsable de la evaluación, la designación, la notificación y el seguimiento de los servicios técnicos, incluidos, en su caso, los subcontratistas o las filiales de dichos servicios.
2. La autoridad de homologación de tipo se establecerá, se organizará y funcionará de manera que queden preservadas su objetividad e imparcialidad y se evite todo conflicto de intereses con los servicios técnicos.
3. La autoridad de homologación de tipo se organizará de forma que la notificación de un servicio técnico corra a cargo de personal distinto del que haya llevado a cabo la evaluación de ese servicio técnico.
4. La autoridad de homologación de tipo no realizará actividades que realicen los servicios técnicos ni prestará servicios de consultoría en condiciones comerciales o de competencia.
5. La autoridad de homologación de tipo deberá preservar la confidencialidad de la información obtenida.
6. La autoridad de homologación de tipo deberá disponer de suficiente personal competente para desempeñar adecuadamente las tareas previstas por el presente Reglamento.
7. Los Estados miembros deberán facilitar a la Comisión y a los demás Estados miembros información sobre sus procedimientos de evaluación, designación, notificación y seguimiento de los servicios técnicos y sobre todo cambio que se introduzca en tales procedimientos.
8. La autoridad de homologación de tipo deberá ser objeto cada dos años de una revisión *inter pares* a cargo de dos autoridades de homologación de tipo de otros Estados miembros.

Los Estados miembros deberán elaborar el plan anual de revisión *inter pares*, velando por una rotación apropiada de las autoridades de homologación de tipo que realicen la revisión y que sean objeto de esta, y lo presentarán a la Comisión.

La revisión *inter pares* incluirá una visita en los locales de un servicio técnico que esté bajo la responsabilidad de la autoridad objeto de la revisión. La Comisión podrá participar en la revisión y tomar una decisión sobre su participación basándose en un análisis de evaluación de riesgos.

9. Se comunicará a todos los Estados miembros y a la Comisión el resultado de la revisión *inter pares*, del que además se hará público un resumen. Dicho resultado se debatirá en el seno del Foro establecido en el artículo 10, a partir de la evaluación del resultado realizada por la Comisión, y podrán formularse recomendaciones.
10. Los Estados miembros deberán informar a la Comisión y a los demás Estados miembros sobre la manera en que han abordado las recomendaciones contenidas en el informe de la revisión *inter pares*.

Artículo 72

Designación de los servicios técnicos

1. Las autoridades de homologación de tipo designarán a los servicios técnicos para una o varias de las categorías de actividades siguientes, en función de su ámbito de competencia:
 - a) categoría A: ensayos contemplados en el presente Reglamento y en los actos enumerados en el anexo IV que los servicios técnicos realizan en sus propias instalaciones;
 - b) categoría B: supervisión de los ensayos contemplados en el presente Reglamento y en los actos enumerados en el anexo IV, cuando se realicen en las instalaciones del fabricante o en las instalaciones de un tercero;
 - c) categoría C: evaluación y seguimiento periódicos de los procedimientos del fabricante para controlar la conformidad de la producción;
 - d) categoría D: supervisión o realización de ensayos o inspecciones a efectos de vigilancia de la conformidad de la producción.
2. Los Estados miembros podrán designar a una autoridad de homologación como servicio técnico para una o varias de las categorías de actividades contempladas en el apartado 1. Cuando una autoridad de homologación sea designada como servicio técnico y esté financiada por un Estado miembro, o esté sometida al control directivo y financiero del Estado miembro en cuestión, serán de aplicación los artículos 72 a 85 y los apéndices 1 y 2 del anexo V.
3. Los servicios técnicos se constituirán con arreglo al Derecho nacional de los Estados miembros y tendrán personalidad jurídica, excepto en el caso del servicio técnico interno acreditado de un fabricante según el artículo 76.
4. Los servicios técnicos suscribirán un seguro de responsabilidad civil con respecto a sus actividades, salvo que el Estado miembro asuma esa responsabilidad con arreglo al Derecho nacional o sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.
5. Los servicios técnicos de terceros países no designados con arreglo al artículo 76 podrán ser notificados a efectos del artículo 78 únicamente cuando un acuerdo bilateral entre la Unión y el tercer país de que se trate contemple la posibilidad de designar a esos servicios técnicos. Esto no impedirá que un servicio técnico establecido conforme al Derecho nacional de un Estado miembro con arreglo al

apartado 3 establezca filiales en terceros países, siempre y cuando estas sean gestionadas y controladas directamente por el servicio técnico designado.

Artículo 73

Independencia de los servicios técnicos

1. El servicio técnico, en particular su personal, deberá ser independiente y llevar a cabo las actividades para las que ha sido designado con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo específico en el que trabaje, y deberá estar libre de cualquier presión e incentivo, especialmente de índole financiera, que pudieran influir en su apreciación o en los resultados de sus actividades de evaluación, en particular las presiones o incentivos que provengan de personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de esas actividades.
2. Los servicios técnicos deberán ser organizaciones u organismos terceros que no participen en el proceso de diseño, fabricación, suministro o mantenimiento del vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente que evalúen, ensayen o inspeccionen.

Podrá considerarse que cumplen los requisitos del párrafo primero la organización o el organismo pertenecientes a una asociación empresarial o a una federación profesional que representen a empresas participantes en el diseño, la fabricación, el suministro o el mantenimiento de los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes que evalúen, ensayen o inspeccionen, siempre que se demuestre su independencia y la ausencia de todo conflicto de interés a la autoridad de homologación del Estado miembro en cuestión que los haya designado.

3. El servicio técnico, sus máximos directivos y el personal encargado de realizar las actividades para las que han sido designados de conformidad con el artículo 72, apartado 1, no serán diseñadores, fabricantes, proveedores ni encargados del mantenimiento de los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes que evalúen, ni representarán a partes que participen en esas actividades. Ello no será óbice para que utilicen los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes que sean necesarios para el funcionamiento del servicio técnico, ni para que los utilicen con fines personales.
4. El servicio técnico deberá asegurarse de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afecten a la confidencialidad, objetividad e imparcialidad de las categorías de actividades para las que ha sido designado.
5. El personal del servicio técnico deberá guardar secreto profesional acerca de toda información obtenida en el desempeño de sus tareas en el marco del presente Reglamento, salvo con respecto a la autoridad de homologación o cuando lo requieran el Derecho nacional o de la Unión.

Artículo 74

Competencia de los servicios técnicos

1. El servicio técnico deberá ser capaz de realizar todas las actividades para las que solicite ser designado de conformidad con el artículo 72, apartado 1. Deberá demostrar a la autoridad de homologación de tipo que reúne todas las condiciones siguientes:

- a) su personal tiene las capacidades adecuadas, los conocimientos técnicos específicos, la formación profesional y la experiencia suficiente y adecuada para realizar las actividades para las que solicita ser designado;
 - b) posee las descripciones de los procedimientos pertinentes para la realización de las actividades para las que solicita ser designado, teniendo debidamente en cuenta el grado de complejidad de la tecnología del vehículo, del sistema, del componente o de la unidad técnica independiente de que se trate y si el proceso de producción es en masa o en serie; el servicio técnico deberá demostrar la transparencia y la reproducibilidad de esos procedimientos;
 - c) tiene los medios necesarios para realizar las tareas relacionadas con las categorías de actividades para las que solicita ser designado y acceso a todo el equipo o las instalaciones que necesita.
2. El servicio técnico deberá demostrar asimismo que tiene las capacidades adecuadas, los conocimientos técnicos específicos y experiencia probada para realizar ensayos e inspecciones con el fin de evaluar si los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes son conformes con el presente Reglamento, con los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV y con las normas que figuran en el apéndice 1 del anexo V.

Artículo 75

Filiales de los servicios técnicos y subcontratación por parte de estos

1. Con el acuerdo de la autoridad de homologación de tipo que los haya designado, los servicios técnicos podrán subcontratar algunas de las categorías de actividades para las que hayan sido designados conforme al artículo 72, apartado 1, o hacer que tales actividades las lleve a cabo una filial.
2. Cuando un servicio técnico subcontrate tareas específicas entre las categorías de actividades para las que ha sido designado o recurra a una filial para que desempeñe tales tareas, deberá asegurarse de que el subcontratista o la filial cumplan los requisitos de los artículos 73 y 74 e informar al respecto a la autoridad de homologación de tipo.
3. Los servicios técnicos asumirán la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia de dónde estén establecidos.
4. El servicio técnico mantendrá a disposición de la autoridad de homologación de tipo los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial y sobre las tareas que estos realicen.

Artículo 76

Servicios técnicos internos del fabricante

1. Podrá designarse al servicio técnico interno de un fabricante para actividades de la categoría A contempladas en el artículo 72, apartado 1, letra a), únicamente con relación a los actos reglamentarios enumerados en el anexo XV. El servicio técnico interno deberá constituir una parte separada e identificable de la empresa del fabricante y no participará en el diseño, la fabricación, el suministro o el mantenimiento de los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes que evalúe.
2. El servicio técnico interno deberá cumplir los requisitos siguientes:

- a) ha sido acreditado por un organismo nacional de acreditación según se define en el artículo 2, punto 11, del Reglamento (CE) nº 765/2008 y de conformidad con los apéndices 1 y 2 del anexo V del presente Reglamento;
 - b) está organizado, en particular su personal, de manera identificable y utiliza métodos de información dentro de la empresa del fabricante de la que forma parte que garantizan su imparcialidad, la cual demuestra al organismo nacional de acreditación pertinente;
 - c) ni él ni su personal ejercen ninguna actividad que pueda ser incompatible con su independencia y su integridad para realizar las actividades para las que han sido designados;
 - d) presta sus servicios únicamente a la empresa del fabricante de la que forma parte.
3. No habrá obligación de notificar a la Comisión el servicio técnico interno a efectos del artículo 78, pero la información relativa a su acreditación deberá ser puesta a disposición de la autoridad de homologación de tipo, previa solicitud de esta, por el fabricante del que forme parte o por el organismo nacional de acreditación.
 4. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 88, que modifiquen el anexo XV, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica y reglamentaria, actualizando la lista de actos reglamentarios y las restricciones que contienen.

Artículo 77

Evaluación y designación de los servicios técnicos

1. Antes de designar a un servicio técnico, la autoridad de homologación de tipo deberá evaluarlo con arreglo a una lista de control de evaluación que abarque, como mínimo, los requisitos enumerados en el apéndice 2 del anexo V. La evaluación incluirá una evaluación *in situ* de los locales del servicio técnico solicitante y, cuando proceda, de toda filial o todo subcontratista situados dentro o fuera de la Unión.

Representantes de las autoridades de homologación de tipo de al menos otros dos Estados miembros, en coordinación con la autoridad de homologación de tipo del Estado miembro en el que esté establecido el servicio técnico solicitante, y junto con un representante de la Comisión, formarán un equipo de evaluación conjunta y participarán en la evaluación del servicio técnico solicitante, incluida la evaluación *in situ*. La autoridad de homologación de tipo designadora del Estado miembro en el que esté establecido el servicio técnico solicitante deberá facilitar a esos representantes un acceso oportuno a los documentos necesarios para la evaluación de dicho servicio.
2. Durante el proceso de evaluación, el equipo de evaluación conjunta constatará qué requisitos de los artículos 72 a 76, 84 y 85, así como del apéndice 2 del anexo V, no cumple el servicio técnico solicitante. La autoridad de homologación designadora y el equipo de evaluación conjunta discutirán esas constataciones para llegar a un acuerdo acerca de la evaluación de la solicitud.
3. El equipo de evaluación conjunta deberá presentar, en un plazo de cuarenta y cinco días tras la evaluación *in situ*, un informe que exponga en qué medida el solicitante cumple los requisitos de los artículos 72 a 76, 84 y 85, así como del apéndice 2 del anexo V.

4. Este informe deberá contener un resumen de los incumplimientos detectados. En el informe deberán quedar plasmadas las divergencias de opinión entre los miembros del equipo de evaluación conjunta, junto con una recomendación respecto a si el solicitante podría o no ser designado como servicio técnico.
5. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre de los representantes de la autoridad de homologación de tipo a los que se vaya a recurrir para cada evaluación conjunta.
6. La competencia de un servicio técnico se evaluará conforme a lo dispuesto en el apéndice 2 del anexo V.
7. La autoridad de homologación de tipo deberá notificar el informe de evaluación a la Comisión y a las autoridades designadoras de los demás Estados miembros, acompañado de pruebas documentales relativas a la competencia del servicio técnico y a las disposiciones adoptadas para someterlo a un seguimiento regular y garantizar que siga cumpliendo los requisitos del presente Reglamento.

La autoridad de homologación de tipo notificante deberá además aportar pruebas de que dispone de personal competente para someter a seguimiento al servicio técnico con arreglo al artículo 71, apartado 6.
8. Las autoridades de homologación de tipo de los demás Estados miembros y la Comisión podrán examinar el informe de evaluación y las pruebas documentales, plantear preguntas o dudas y solicitar pruebas documentales adicionales en un plazo de un mes tras la notificación del informe de evaluación y de las pruebas documentales.
9. La autoridad de homologación de tipo del Estado miembro en el que esté establecido el servicio técnico deberá responder a las preguntas, dudas y solicitudes de pruebas documentales adicionales en un plazo de cuatro semanas a partir de su recepción.
10. Las autoridades de homologación de tipo de los demás Estados miembros o la Comisión podrán, individual o conjuntamente, formular recomendaciones a la autoridad de homologación de tipo del Estado miembro en el que esté establecido el servicio técnico solicitante en un plazo de cuatro semanas tras la recepción de la respuesta a la que se refiere el apartado 9. La autoridad de homologación de tipo deberá tener en cuenta las recomendaciones cuando tome la decisión sobre la designación del servicio técnico. Cuando la autoridad de homologación de tipo decida no seguir las recomendaciones formuladas por los demás Estados miembros o por la Comisión, deberá justificarlo en un plazo de dos semanas después de haber tomado tal decisión.
11. La validez de la designación de los servicios técnicos estará limitada a un máximo de cinco años.
12. La autoridad de homologación que pretenda ser designada como servicio técnico de conformidad con el artículo 72, apartado 2, deberá documentar que cumple los requisitos del presente Reglamento mediante una evaluación realizada por auditores independientes. Esos auditores no deberán pertenecer a la misma autoridad de homologación y deberán cumplir los requisitos establecidos en el apéndice 2 del anexo V.

Artículo 78

Notificación de los datos de los servicios técnicos a la Comisión

1. Los Estados miembros deberán notificar a la Comisión el nombre, la dirección, la dirección electrónica, las personas responsables y la categoría de actividades de todo servicio técnico que hayan designado. La notificación deberá especificar claramente el alcance de la designación, las actividades y los procedimientos de evaluación de la conformidad, el tipo de productos y los asuntos enumerados en el anexo IV para los que han sido designados los servicios técnicos, así como las posteriores modificaciones realizadas en cualquiera de estos datos.

Esa notificación deberá hacerse antes de que los servicios técnicos designados realicen ninguna de las actividades mencionadas en el artículo 72, apartado 1.

2. Antes de transcurridos veintiocho días desde la notificación, un Estado miembro o la Comisión podrán presentar por escrito objeciones argumentadas con respecto al servicio técnico o al seguimiento de este realizado por la autoridad de homologación de tipo. Cuando un Estado miembro o la Comisión presenten objeciones, el efecto de la notificación quedará en suspenso. En este caso, la Comisión consultará a las partes implicadas y decidirá, por medio de un acto de ejecución, si puede o no levantarse la suspensión de la notificación. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

La Comisión publicará la notificación de conformidad con el apartado 5 si no se presentan objeciones o si considera que la notificación es total o parcialmente aceptable.

3. El mismo servicio técnico podrá ser designado por varias autoridades de homologación de tipo y notificado a la Comisión por los Estados miembros de dichas autoridades, con independencia de las categorías de actividades que vaya a realizar de conformidad con el artículo 72, apartado 1.
4. Cuando alguno de los actos reglamentarios enumerados en el anexo IV exija a una autoridad de homologación de tipo que designe a una organización específica o a un organismo competente para realizar una actividad no incluida en las categorías de actividades mencionadas en el artículo 72, apartado 1, el Estado miembro deberá efectuar la notificación a la que se refiere el apartado 1.
5. La Comisión publicará en su sitio web la lista actualizada y los datos de los servicios técnicos, las organizaciones específicas y los organismos competentes que le hayan sido notificados con arreglo al presente artículo.

Artículo 79

Cambios y renovación de las designaciones de servicios técnicos

1. Si la autoridad de homologación de tipo descubre que un servicio técnico ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento, o es informada de ello, deberá restringir, suspender o retirar la designación, según proceda, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos.

La autoridad de homologación de tipo deberá informar inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda suspensión, restricción o retirada de una notificación.

La Comisión actualizará en consecuencia la información publicada a la que se refiere el artículo 78, apartado 4.

2. En caso de restricción, suspensión o retirada de la designación, o si el servicio técnico cesa en su actividad, la autoridad de homologación que lo haya designado deberá transferir los expedientes de dicho servicio técnico a otro servicio técnico para su ulterior tramitación o mantenerlos a disposición de las autoridades de homologación o de las autoridades de vigilancia del mercado.
3. La autoridad de homologación de tipo deberá informar a las demás autoridades de homologación de tipo y a la Comisión cuando el incumplimiento del servicio técnico repercute en los certificados de homologación de tipo expedidos sobre la base de la inspección y las actas de ensayo realizadas por el servicio técnico objeto del cambio en la notificación.

En el plazo de dos meses tras haber comunicado los cambios introducidos en la notificación, la autoridad de homologación de tipo deberá presentar a la Comisión y a las demás autoridades de homologación de tipo un informe sobre sus constataciones en relación con el incumplimiento. Cuando sea necesario para garantizar la seguridad de los vehículos, los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes ya introducidos en el mercado, la autoridad de homologación de tipo designadora ordenará a las autoridades de homologación afectadas que suspendan o retiren, en un plazo razonable, todo certificado expedido indebidamente.

4. Los demás certificados expedidos sobre la base de la inspección y las actas de ensayo realizadas por el servicio técnico con respecto al cual la notificación ha sido suspendida, restringida o retirada seguirán siendo válidos en las circunstancias siguientes:
 - a) en caso de suspensión de una notificación, si, en los tres meses siguientes a la suspensión, la autoridad de homologación de tipo que haya expedido el certificado de homologación de tipo confirma por escrito a las autoridades de homologación de tipo de los demás Estados miembros y a la Comisión que asume las funciones del servicio técnico durante el período de suspensión;
 - b) en caso de restricción o retirada de una notificación, durante los tres meses siguientes a la restricción o la retirada; la autoridad de homologación de tipo que haya expedido los certificados podrá prorrogar la validez de estos por períodos de tres meses, hasta un máximo total de doce meses, a condición de que durante ese período asuma las funciones del servicio técnico cuya notificación haya sido restringida o retirada.

La autoridad de homologación de tipo que asuma las funciones del servicio técnico deberá informar inmediatamente de ello a las demás autoridades de homologación de tipo, a los demás servicios técnicos y a la Comisión.

5. Podrá concederse una ampliación del alcance de la designación del servicio técnico con arreglo al procedimiento del artículo 77 y sin perjuicio de la notificación a la que se refiere el artículo 78.
6. Solo podrá renovarse la designación como servicio técnico después de que la autoridad de homologación de tipo haya verificado si el servicio técnico sigue cumpliendo los requisitos del presente Reglamento. Esa evaluación deberá llevarse a cabo siguiendo el procedimiento del artículo 77.

Artículo 80
Seguimiento de los servicios técnicos

1. La autoridad de homologación de tipo deberá hacer un seguimiento continuo de los servicios técnicos para garantizar que se cumplan los requisitos de los artículos 72 a 76, 84 y 85, así como del apéndice 2 del anexo V.

Si se les solicita, los servicios técnicos deberán proporcionar toda la información y la documentación pertinentes necesarias para que la autoridad de homologación de tipo pueda verificar el cumplimiento de esos requisitos.

Los servicios técnicos deberán informar sin demora a la autoridad de homologación de tipo de todo cambio, en particular relativo a su personal, instalaciones, filiales o subcontratistas, que pueda afectar al cumplimiento de los requisitos de los artículos 72 a 76, 84 y 85, así como del apéndice 2 del anexo V, o a su capacidad para llevar a cabo las tareas de evaluación de la conformidad relacionadas con los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes para los que han sido designados.

2. Los servicios técnicos deberán responder sin demora a las peticiones formuladas por una autoridad de homologación de tipo o por la Comisión en relación con las evaluaciones de la conformidad que hayan realizado.
3. La autoridad de homologación de tipo del Estado miembro en el que esté establecido el servicio técnico deberá velar por que este cumpla la obligación que establece el apartado 2, a menos que exista una razón legítima para no hacerlo.

Cuando la autoridad de homologación de tipo del Estado miembro en el que esté establecido el servicio técnico invoque una razón legítima, informará de ello a la Comisión.

La Comisión consultará sin demora a los Estados miembros. Sobre la base de esa evaluación, la Comisión decidirá, por medio de un acto de ejecución, si la razón legítima se considera o no justificada. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

El servicio técnico o la autoridad de homologación de tipo podrán solicitar que la información transmitida a las autoridades de otro Estado miembro o a la Comisión se trate de forma confidencial.

3. Al menos cada treinta meses, la autoridad de homologación de tipo deberá evaluar si cada servicio técnico que esté bajo su responsabilidad sigue cumpliendo los requisitos de los artículos 72 a 76, 84 y 85, así como del apéndice 2 del anexo V. Esta evaluación incluirá una visita *in situ* a cada servicio técnico que esté bajo su responsabilidad.

En el plazo de dos meses tras concluir la evaluación del servicio técnico, los Estados miembros deberán informar a la Comisión y a los demás Estados miembros sobre esas actividades de seguimiento. Los informes deberán contener un resumen de la evaluación, que deberá hacerse público.

4. Cinco años después de la notificación de un servicio técnico, y cada cinco años a partir de entonces, la evaluación para determinar si el servicio técnico sigue cumpliendo los requisitos de los artículos 72 a 76, 84 y 85, así como del apéndice 2 del anexo V, será efectuada por la autoridad de homologación de tipo del Estado miembro en el que esté establecido el servicio técnico y por un equipo de evaluación

conjunta designado con arreglo al procedimiento descrito en el artículo 77, apartados 1 a 4.

Artículo 81

Cuestionamiento de la competencia de los servicios técnicos

1. La Comisión investigará todos los casos en los que le hayan planteado dudas sobre si un servicio técnico es competente o si sigue cumpliendo los requisitos y las responsabilidades a los que está sujeto conforme al presente Reglamento. Podrá asimismo iniciar tales investigaciones por iniciativa propia.

La Comisión investigará la responsabilidad del servicio técnico si se demuestra o existen motivos justificados para considerar que una homologación de tipo se ha concedido sobre la base de datos falsos, que se han falsificado los resultados de los ensayos o que se han ocultado datos o especificaciones técnicas que habrían hecho que se denegara la concesión de la homologación de tipo.

2. La Comisión consultará a la autoridad de homologación de tipo del Estado miembro en el que esté establecido el servicio técnico en el marco de la investigación a la que se refiere el apartado 1. La autoridad de homologación de tipo de ese Estado miembro deberá facilitar a la Comisión, a petición de esta, toda la información pertinente relativa a la actuación del servicio técnico en cuestión y a su cumplimiento de los requisitos de independencia y competencia.
3. La Comisión garantizará el trato confidencial de toda la información clasificada que recabe en el transcurso de sus investigaciones.
4. Cuando la Comisión descubra que un servicio técnico no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos para su designación, o que es responsable de alguna de las faltas enumeradas en el apartado 1, informará de ello al Estado miembro de la autoridad de homologación de tipo.

La Comisión pedirá a ese Estado miembro que tome medidas restrictivas, incluidas la suspensión, la restricción o la retirada de la designación, en caso necesario.

Si el Estado miembro no adopta las medidas restrictivas necesarias, la Comisión podrá, mediante actos de ejecución, suspender, restringir o retirar la designación del servicio técnico en cuestión. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2. La Comisión notificará su decisión al Estado miembro afectado y actualizará en consecuencia la información publicada a la que se refiere el artículo 78, apartado 4.

Artículo 82

Intercambio de información sobre la evaluación, la designación y el seguimiento de los servicios técnicos

1. Las autoridades de homologación de tipo se consultarán entre sí y consultarán a la Comisión sobre cuestiones de interés general con respecto a la ejecución de los requisitos establecidos en el presente Reglamento en relación con la evaluación, la designación y el seguimiento de los servicios técnicos.
2. Las autoridades de homologación de tipo se comunicarán entre sí y comunicarán a la Comisión, a más tardar dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento, el modelo de lista de control de evaluación utilizado de conformidad

con el artículo 77, apartado 1, y, posteriormente, las adaptaciones realizadas en dicha lista de control hasta que la Comisión adopte una lista de control de evaluación armonizada. La Comisión tendrá poderes para adoptar actos de ejecución que establezcan el modelo de lista de control de evaluación. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

3. Cuando los informes de evaluación a los que se refiere el artículo 77, apartado 3, indiquen discrepancias en la práctica general de las autoridades de homologación de tipo, los Estados miembros o la Comisión podrán pedir un intercambio de información.
4. El intercambio de información estará coordinado por el Foro al que se refiere el artículo 10.

Artículo 83

Cooperación con los organismos nacionales de acreditación

6. En caso de que la designación de un servicio técnico se base en la acreditación a tenor del Reglamento (CE) nº 765/2008, los Estados miembros deberán velar por que la autoridad de homologación de tipo mantenga informado al organismo nacional de acreditación que haya acreditado a un servicio técnico en particular acerca de los informes sobre incidentes y otros datos relacionados con cuestiones que estén bajo el control del servicio técnico de que se trate, cuando esta información sea pertinente para evaluar la actuación de este.
7. Los Estados miembros deberán velar por que la autoridad de homologación de tipo del Estado miembro en el que esté establecido el servicio técnico mantenga informado al organismo nacional de acreditación encargado de la acreditación de un servicio técnico en particular acerca de las constataciones pertinentes para la acreditación. El organismo nacional de acreditación deberá informar de sus constataciones a la autoridad de homologación de tipo del Estado miembro en el que esté establecido el servicio técnico.

Artículo 84

Obligaciones operativas de los servicios técnicos

1. Los servicios técnicos deberán realizar las actividades para las que hayan sido designados de conformidad con el artículo 72, apartado 1.
2. Los servicios técnicos deberán cumplir en todo momento lo siguiente:
 - a) deberán permitir a su autoridad de homologación que esté presente mientras realizan sus actividades de evaluación de la conformidad;
 - b) deberán facilitar a su autoridad de homologación, a petición de esta, información sobre las categorías de actividades para las que han sido designados.
3. Cuando un servicio técnico constate que un fabricante no cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento, deberá informar de ello a la autoridad de homologación para que esta exija al fabricante que adopte las medidas correctoras adecuadas. La autoridad de homologación deberá negarse a expedir el certificado de homologación de tipo si no se han tomado las medidas correctoras adecuadas.

Artículo 85

Obligaciones de los servicios técnicos en materia de información

1. Los servicios técnicos deberán informar a su autoridad de homologación de lo siguiente:
 - a) de toda disconformidad detectada que pueda requerir la denegación, la restricción, la suspensión o la retirada de un certificado de homologación de tipo;
 - b) de toda circunstancia que afecte al ámbito y a las condiciones de su designación;
 - c) de toda solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con sus actividades.
2. A petición de su autoridad de homologación, los servicios técnicos deberán facilitar información sobre las actividades incluidas en el ámbito de su designación y sobre cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades de carácter transfronterizo y la subcontratación.

Artículo 86

Tasas nacionales por los costes relacionados con las actividades realizadas por las autoridades de homologación de tipo

1. Los Estados miembros cobrarán tasas a los servicios técnicos que soliciten ser designados y estén establecidos en su territorio, a fin de cubrir, total o parcialmente, los gastos relacionados con las actividades realizadas por las autoridades nacionales responsables de los servicios técnicos de conformidad con el presente Reglamento.
2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para establecer la estructura y la cuantía de las tasas mencionadas en el apartado 1, teniendo en cuenta los objetivos de seguridad, protección de la salud humana y el medio ambiente, apoyo a la innovación y eficiencia. Al fijar la cuantía apropiada de las tasas, deberá prestarse especial atención a los servicios técnicos que hayan presentado un certificado válido expedido por el organismo nacional de acreditación a tenor del artículo 83 y a los servicios técnicos que sean pequeñas y medianas empresas según se definen en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión²⁹. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 87, apartado 2.

CAPÍTULO XVI COMPETENCIAS DE EJECUCIÓN Y PODERES DELEGADOS

Artículo 87

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor. Dicho comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

²⁹ Recomendación de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

Artículo 88
Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados a los que se refieren el artículo 4, apartado 2, el artículo 5, apartado 2, el artículo 10, apartado 3, el artículo 22, apartado 3, el artículo 24, apartado 3, el artículo 25, apartado 5, el artículo 26, apartado 2, el artículo 28, apartado 5, el artículo 29, apartado 6, el artículo 34, apartado 2, el artículo 55, apartados 2 y 3, el artículo 56, apartado 2, el artículo 60, apartado 3, el artículo 65, apartado 10, el artículo 76, apartado 4, y el artículo 90, apartado 2, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes a la que se refieren el artículo 4, apartado 2, el artículo 5, apartado 2, el artículo 10, apartado 3, el artículo 22, apartado 3, el artículo 24, apartado 3, el artículo 25, apartado 5, el artículo 26, apartado 2, el artículo 28, apartado 5, el artículo 29, apartado 6, el artículo 34, apartado 2, el artículo 55, apartados 2 y 3, el artículo 56, apartado 2, el artículo 60, apartado 3, el artículo 65, apartado 10, el artículo 76, apartado 4, y el artículo 90, apartado 2, podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 4, apartado 2, al artículo 5, apartado 2, al artículo 10, apartado 3, al artículo 22, apartado 3, al artículo 24, apartado 3, al artículo 25, apartado 5, al artículo 26, apartado 2, al artículo 28, apartado 5, al artículo 29, apartado 6, al artículo 34, apartado 2, al artículo 55, apartados 2 y 3, al artículo 56, apartado 2, al artículo 60, apartado 3, al artículo 65, apartado 10, al artículo 76, apartado 4, y al artículo 90, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones, o si, antes de que expire dicho plazo, ambos informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

CAPÍTULO XVII
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 89
Sanciones

1. Los Estados miembros deberán establecer las normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones cometidas por los agentes económicos y los servicios técnicos con respecto a las obligaciones que les impone el presente Reglamento, en particular sus artículos 11 a 19, 72 a 76, 84 y 85, y adoptar todas las medidas necesarias para

garantizar su ejecución. Las sanciones establecidas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

2. Los tipos de infracciones cometidas por los agentes económicos y los servicios técnicos que estarán sujetos a sanción serán, como mínimo, los siguientes:
 - a) la formulación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos conducentes a una recuperación;
 - b) la falsificación de los resultados de los ensayos de homologación de tipo;
 - c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pudieran dar lugar a la recuperación de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, o a la denegación o la retirada del certificado de homologación de tipo;
3. Además de los mencionados en el apartado 2, los tipos de infracciones cometidas por los agentes económicos que también estarán sujetos a sanción serán, como mínimo, los siguientes:
 - a) la denegación del acceso a información;
 - b) la comercialización de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes sujetos a homologación sin tal homologación, o falsificando documentos o marcados con esa intención.
4. Los Estados miembros deberán notificar a la Comisión las medidas de ejecución de los apartados 1 a 3, a más tardar, el [...] de [...] de [...] [*PO: please insert the date 12 months after entry into force of this Regulation.*] y asimismo notificarle sin demora toda modificación ulterior que afecte a esas medidas.
5. Los Estados miembros deberán informar anualmente a la Comisión de las sanciones que hayan impuesto.

Artículo 90

Multas administrativas

1. Si la verificación del cumplimiento por parte de la Comisión a la que se refieren el artículo 9, apartados 1 y 4, o el artículo 54, apartado 1, pone de manifiesto que el vehículo, el sistema, el componente o la unidad técnica independiente incumplen los requisitos establecidos en el presente Reglamento, la Comisión podrá imponer multas administrativas al agente económico de que se trate por infringir el presente Reglamento. Las multas administrativas establecidas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. En particular, las multas deberán ser proporcionadas con respecto al número de vehículos no conformes matriculados en el mercado de la Unión o al número de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no conformes comercializados en dicho mercado.

Las multas administrativas impuestas por la Comisión no se sumarán a las sanciones impuestas por los Estados miembros por la misma infracción con arreglo al artículo 89 y no excederán de 30 000 EUR por vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no conforme.

2. La Comisión podrá adoptar actos delegados con arreglo al artículo 88 para establecer los métodos de cálculo y de cobro de las multas administrativas a las que se refiere el apartado 1.

3. Los importes de las multas administrativas se considerarán ingresos del presupuesto general de la Unión Europea.

Artículo 91

Modificaciones del Reglamento (CE) n° 715/2007

1. El Reglamento (CE) n° 715/2007 queda modificado como sigue:

- 1) el título del Reglamento se sustituye por el texto siguiente:

«Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6)»;

- 2) en el artículo 1, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Además, el presente Reglamento establece normas sobre la conformidad en circulación, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los sistemas DAB del vehículo y la medición del consumo de carburante.»;

- 3) en el artículo 3 se suprimen los puntos 14 y 15;

- 4) se suprimen los artículos 6 a 9;

- 5) en el artículo 13, apartado 2, se suprime la letra e).

- 6) se añade el artículo 11 *bis* siguiente:

«Artículo 11 bis

1. Basándose en muestras adecuadas y representativas, las autoridades de homologación deberán verificar:

- a) que los vehículos puestos en servicio se ajustan a los valores de emisiones de CO₂ y consumo de carburante recogidos en los certificados de homologación de tipo y los certificados de conformidad;
- b) que los valores de emisiones de CO₂ y consumo de carburante determinados mediante el procedimiento de ensayo aplicable son representativos de las emisiones medidas en condiciones de conducción reales.

2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para determinar los procedimientos de verificación a los que se refieren las letras a) y b) y cualquier medida que sea necesaria para tener en cuenta el resultado de esas verificaciones. Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo [...].».

2. Las referencias a las disposiciones suprimidas del Reglamento (CE) n° 715/2007 se entenderán hechas al presente Reglamento y deberán leerse con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el punto 1 del anexo XVIII del presente Reglamento.

Artículo 92

Modificaciones del Reglamento (CE) n° 595/2009

1. El Reglamento (CE) n° 595/2009 queda modificado como sigue:

- 1) en el artículo 1, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
«2. Asimismo, el presente Reglamento establece normas sobre la conformidad del vehículo o el motor en servicio, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los sistemas DAB del vehículo, la medición del consumo de carburante y de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), así como la accesibilidad al citado sistema DAB.»;
 - 2) en el artículo 3 se suprimen los puntos 11 y 13;
 - 3) se suprime el artículo 6;
 - 4) en el artículo 11, apartado 2, se suprime la letra e).
2. Las referencias a las disposiciones suprimidas del Reglamento (CE) n° 595/2009 se entenderán hechas al presente Reglamento y deberán leerse con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el punto 2 del anexo XVIII del presente Reglamento.

Artículo 93

Modificación del Reglamento (CE) n° 692/2008

1. Se suprime el anexo XIV del Reglamento (CE) n° 692/2008.
2. Las referencias a las disposiciones suprimidas del Reglamento (CE) n° 692/2008 se entenderán hechas al presente Reglamento y deberán leerse con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el punto 3 del anexo XVIII del presente Reglamento.

Artículo 94

Modificaciones del Reglamento (UE) n° 582/2011

1. El Reglamento (UE) n° 582/2011 queda modificado como sigue:
 - 1) se suprimen los artículos 2 *bis* a 2 *nonies*;
 - 2) se suprime el anexo XVII.
2. Las referencias a las disposiciones suprimidas del Reglamento (UE) n° 582/2011 se entenderán hechas al presente Reglamento y deberán leerse con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el punto 4 del anexo XVIII del presente Reglamento.

Artículo 95

Derogación de la Directiva 2007/46/CE

Queda derogada la Directiva 2007/46/CE con efecto a partir del 1 de enero de 201X.

Las referencias a la Directiva 2007/46/CE se entenderán hechas al presente Reglamento y deberán leerse con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el punto 5 del anexo XVIII del presente Reglamento.

Artículo 96

Disposiciones transitorias

1. El presente Reglamento no invalidará ninguna homologación de tipo de vehículo entero ni ninguna homologación de tipo UE concedida a vehículos o a sistemas, componentes o unidades técnicas independientes antes del [PO: please insert the date of application as mentioned in Article 98].

2. Las autoridades de homologación concederán extensiones y revisiones de las homologaciones de tipo de vehículo entero y de las homologaciones de tipo UE para los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes a los que se refiere el apartado 1, de conformidad con los artículos 31 y 32.
3. La validez de las homologaciones de tipo de vehículo entero a las que se refiere el apartado 1 expirará, a más tardar, el *[PO: please insert the date, which should be the date of application as mentioned in Article 98 + 5 years]* y las autoridades de homologación solo podrán renovar dichas homologaciones de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33.
4. Los servicios técnicos ya designados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento estarán sujetos a la evaluación a la que se refiere el artículo 77.

La designación de los servicios técnicos ya designados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento se renovará en los dos años siguientes a dicha entrada en vigor, siempre que esos servicios técnicos cumplan los requisitos pertinentes del presente Reglamento.

La validez de la designación de servicios técnicos realizada antes de la entrada en vigor del presente Reglamento expirará, a más tardar, dos años después de dicha entrada en vigor.

Artículo 97

Elaboración de informes

1. A más tardar el 31 de diciembre de 20xx *[PO: please insert the year, which should be the year of application as mentioned in Article 98 + 5 years]*, los Estados miembros deberán informar a la Comisión de la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo y vigilancia del mercado establecidos en el presente Reglamento.
2. Basándose en la información suministrada con arreglo al apartado 1, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación sobre la aplicación del presente Reglamento, en especial sobre el funcionamiento de la verificación del cumplimiento conforme al artículo 9, a más tardar el 31 de diciembre de 20yy. *[PO: please insert the year, which should be the year 20xx as mentioned in paragraph 1 + 1 year]*

Artículo 98

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 201X.

Sin embargo, a partir del [...] *[PO: please insert the date 12 months after entry into force of this Regulation.]*, las autoridades nacionales no podrán denegar, si un fabricante lo solicita, la concesión de una homologación de tipo UE o de una homologación de tipo nacional para un tipo de vehículo nuevo, ni prohibir la matriculación, la introducción en el mercado o la puesta en servicio de un vehículo nuevo si el vehículo en cuestión cumple lo dispuesto en el presente Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados con arreglo al presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
- 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA
- 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
- 1.6. Duración e incidencia financiera
- 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

- 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
- 2.2. Sistema de gestión y de control
- 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.1. *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*
 - 3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de operaciones*
 - 3.2.3. *Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo*
 - 3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
 - 3.2.5. *Contribución de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
- 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA
- 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
- 1.6. Duración e incidencia financiera
- 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

- 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
- 2.2. Sistema de gestión y de control
- 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.1. *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*
 - 3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de operaciones*
 - 3.2.3. *Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo*
 - 3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
 - 3.2.5. *Contribución de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos

1.2. **Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA**³⁰

Mercado interior, industria, emprendimiento y pymes. Mercado interior de bienes y servicios

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

- La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva**
- La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria**³¹
- La propuesta/iniciativa se refiere a **la prolongación de una acción existente**
- La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción reorientada hacia una nueva acción**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) en la propuesta/iniciativa*

La propuesta tiene por objeto contribuir a la consecución del objetivo general de garantizar un mercado interior de bienes y servicios abierto que genere crecimiento y empleo.

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) y actividad(es) GPA/PPA afectada(s)*

Objetivo específico nº 1: Examinar periódicamente las normas vigentes del mercado interior en sectores específicos y proponer nuevas iniciativas cuando proceda

Objetivo específico nº 2: Garantizar la correcta aplicación del Derecho de la UE

Objetivo específico nº 3: Conseguir que las condiciones reglamentarias sean iguales para todas las empresas de la UE y que estas se beneficien de un acceso coherente al mercado a nivel internacional

Actividad(es) GPA/PPA afectada(s)

Mercado interior de bienes

³⁰ GPA: Gestión por actividades. PPA: Presupuestación por actividades.

³¹ Tal como se contempla en el artículo 54, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / la población destinataria.

- Cabe esperar que los ciudadanos europeos (tanto los usuarios de los vehículos como otros usuarios de la vía) se beneficien de las medidas encaminadas a evitar la falta de seguridad y de eficacia medioambiental de los vehículos de motor cuando se utilizan productos de automoción inseguros y no conformes que, como tales, contribuyen a que se produzcan accidentes de tráfico y a la mala calidad del aire, con el consiguiente daño para la salud de las personas.
- Cabe esperar, asimismo, que los agentes económicos de la cadena de suministro del sector de la automoción se beneficien de las medidas destinadas a eliminar la desigualdad de condiciones y la competencia desleal de quienes ignoran o incumplen las reglas del juego. Las pymes del sector de la automoción son las más vulnerables ante los fallos del mercado y las deficiencias de la reglamentación, por lo que se presta una atención particular al posible impacto que las medidas previstas pueden tener sobre ellas.
- Es de esperar también que las autoridades nacionales encargadas de garantizar el cumplimiento se beneficien de las medidas destinadas a solucionar las deficiencias de la reglamentación y a evitar las cargas adicionales que han de soportar para remediar esas deficiencias tomando medidas correctoras contra los productos no conformes e inseguros presentes en sus mercados.

1.4.4. Indicadores de resultados e incidencia

Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

- Cambios en las opiniones o las quejas de los consumidores recibidas por las autoridades encargadas de garantizar el cumplimiento en relación con vehículos de motor y componentes de vehículos.
- Cambios en el número o el porcentaje de productos de automoción no conformes e inseguros presentes en el mercado de la UE (por ejemplo, en comparación con estudios previos).
- Cambios en el número o el porcentaje de medidas de salvaguardia adoptadas por las autoridades de la UE contra productos no conformes e inseguros de fabricantes o importadores de dentro y fuera de la UE (es decir, teniendo en cuenta el endurecimiento de los requisitos de trazabilidad aplicables a los productos de automoción).
- Cambios en las tendencias de las notificaciones RAPEX relativas a vehículos.
- Cambios en las tendencias de las recuperaciones voluntarias de vehículos de motor (como indicador de la eficacia de las opciones de actuación seleccionadas en cuanto a reducción del número de productos de automoción presentes en el mercado que representan un riesgo para la seguridad o el medio ambiente).

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo

El actual marco regulador está siendo objeto de crítica por no garantizar suficientemente unas evaluaciones de la conformidad ex ante fiables y unos controles

poscomercialización eficaces. Las críticas han surgido tras descubrirse en septiembre de 2015 que VW llevaba varios años manipulando los controles de los dispositivos de tratamiento de los gases de escape.

En respuesta a estas críticas y a las deficiencias detectadas en la evaluación del marco de homologación de tipo, la presente propuesta contiene una amplia gama de medidas relacionadas con:

- la trazabilidad de los productos y el papel y las responsabilidades de los agentes económicos de la cadena de suministro;
- las responsabilidades y la cooperación entre las diferentes autoridades nacionales que garantizan el cumplimiento de la legislación de armonización técnica aplicable a los vehículos de motor;
- la calidad de las tareas de homologación de tipo y evaluación de la conformidad realizadas por los servicios técnicos;
- los procedimientos de salvaguardia poscomercialización y las disposiciones para la recuperación de vehículos, y
- los procedimientos para garantizar la conformidad de la producción.

1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la UE*

Los Estados miembros son los responsables de aplicar la legislación en su territorio, pero es esencial garantizar un enfoque armonizado y coordinado que se base en criterios comúnmente aplicables y sea uniformemente aplicado por los Estados miembros para que las condiciones sean las mismas en toda la UE, interpretando, aplicando y haciendo cumplir los requisitos de homologación de tipo de manera armonizada, con el apoyo de disposiciones armonizadas sobre la vigilancia del mercado que proporcionen a los Estados miembros medios adecuados para realizar controles poscomercialización y emprender acciones correctoras eficaces y comunes contra la presencia en el mercado de productos no conformes e inseguros.

1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

La Directiva vigente sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor fue objeto de una revisión en 2007. Sin embargo, la experiencia en relación con su ejecución ha demostrado que los mecanismos para asegurar una ejecución y una garantía de cumplimiento armonizadas no son lo bastante robustos. Han surgido importantes divergencias en la interpretación y la aplicación de las normas, lo que ha socavado el principal objetivo de la Directiva, a saber, conseguir un nivel adecuado de seguridad y de eficacia medioambiental de los vehículos de motor.

1.5.4. *Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

Se espera una mayor coherencia con otros actos legislativos en el ámbito de la homologación de tipo (por ejemplo, con respecto a los tractores agrícolas y las motocicletas), que ha sido revisada en 2013.

También se esperan sinergias en el ámbito de la vigilancia del mercado, tomando como base los principios y las disposiciones de referencia del Reglamento (CE) nº 765/2008 y la Decisión nº 768/2008/CE del nuevo marco jurídico.

1.6. Duración e incidencia financiera

- Propuesta/iniciativa de **duración limitada**
 - Propuesta/iniciativa en vigor desde [el] [DD.MM]AAAA hasta [el] [DD.MM]AAAA
 - Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA
- Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**
 - Ejecución: fase de puesta en marcha desde 2017 hasta 2020,
 - y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)³²

- Gestión directa** a cargo de la Comisión
 - por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
 - por las agencias ejecutivas.
- Gestión compartida** con los Estados miembros
- Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:
 - terceros países o los organismos que estos hayan designado;
 - organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);
 - el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
 - los organismos a que se hace referencia en los artículos 208 y 209 del Reglamento Financiero;
 - organismos de Derecho público;
 - organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
 - organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
 - personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.
 - *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

La Comisión tiene la intención de garantizar la ejecución de las medidas en cuestión a través de una gestión directa centralizada a cargo de sus propios servicios, en particular a través del Centro Común de Investigación para el apoyo técnico y científico, con la regulación a través del instrumento de disposición administrativa.

³² Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.

El Comité Técnico sobre Vehículos de Motor, creado por el presente Reglamento, y el Foro establecido en el artículo 10 proporcionarán una plataforma para discutir con regularidad cuestiones relacionadas con la ejecución del marco regulador reforzado para la homologación de tipo y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor.

Los Estados miembros tendrán que informar anualmente a la Comisión de las sanciones que hayan aplicado.

Cinco años tras su entrada en vigor, los Estados miembros deberán informar a la Comisión sobre la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo y vigilancia del mercado establecidos en el Reglamento. Basándose en esos informes, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la ejecución del nuevo Reglamento.

2.2. Sistema de gestión y de control

2.2.1. Riesgo(s) definido(s)

Las medidas propuestas para limitar la duración de la validez de la designación de los servicios técnicos podrían generar una escasez temporal de estos servicios, con los consiguientes retrasos para los fabricantes a la hora de obtener la homologación de tipo de sus productos.

2.2.2. Información relativa al sistema de control interno establecido

La introducción de una supervisión coordinada de los servicios técnicos irá acompañada de disposiciones transitorias adecuadas que permitan a los servicios técnicos designados conforme a la Directiva 2007/46/CE renovar su designación conforme a lo dispuesto en el nuevo Reglamento en un plazo de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor de este. La Comisión elaborará orientaciones para garantizar un funcionamiento proporcionado y viable del nuevo mecanismo de supervisión.

2.2.3. Estimación de los costes y beneficios de los controles y evaluación del nivel de riesgo de error esperado

Los costes del mecanismo de control de supervisión se derivarán de la participación de los expertos de los Estados miembros de la UE y el representante de la Comisión en las auditorías conjuntas de los servicios técnicos. El beneficio consistirá en garantizar un alto nivel de fiabilidad en la realización de las actividades de evaluación de la conformidad llevadas a cabo por los servicios técnicos.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

Además de la aplicación de todos los mecanismos de control reglamentario, los servicios de la Comisión concebirán una estrategia antifraude, acorde con la estrategia antifraude de la Comisión adoptada el 24 de junio de 2011, a fin de velar, entre otras cosas, por que sus controles antifraude internos se ajusten completamente a los de la estrategia antifraude de la Comisión y por que su enfoque de la gestión del riesgo de fraude se oriente a detectar ámbitos en los que exista este riesgo, en

particular en relación con la financiación de las actividades de ejecución del Reglamento. En particular, se pondrán en práctica una serie de medidas como las siguientes:

- decisiones, acuerdos y contratos resultantes de la financiación de las actividades de ejecución del Reglamento facultarán expresamente a la Comisión, incluida la OLAF, y al Tribunal de Cuentas a realizar auditorías, comprobaciones in situ e inspecciones;
- durante la fase de evaluación de una convocatoria de propuestas o una licitación, se comprobará si los ofertantes y los licitadores cumplen los criterios de exclusión publicados, sobre la base de las declaraciones y del sistema de alerta temprana.

Por otro lado, la Comisión controlará la estricta aplicación de las normas sobre conflictos de intereses en relación con las medidas de ejecución emprendidas con arreglo al Reglamento.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
			de países de la AELC ³⁴	de países candidatos ³⁵	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
	Capítulo 02.03 Mercado interior de bienes y servicios	CD/CN D ³³				
1a	02.03.01 Funcionamiento y desarrollo del mercado interior de bienes y servicios	CD	SÍ	NO	NO	NO

³³ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

³⁴ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

³⁵ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. *Las acciones previstas en la presente propuesta de Reglamento no tendrán ninguna incidencia presupuestaria en el presupuesto de la UE, más allá de los créditos ya previstos en la programación financiera oficial de la Comisión, ya que las necesidades de recursos financieros tendrán que satisfacerse a través de ingresos afectados y redistribución.*

3.2.2. *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	1a	Competitividad para el crecimiento y el empleo
--	----	--

DG: GROW			Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL de los años 2017 a 2020	Años siguientes ³⁶
• Créditos de operaciones								
Número de línea presupuestaria 02.03.01	Compromisos	(1)	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Pagos	(2)	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ³⁷								
Número de línea presupuestaria		(3)						
TOTAL de los créditos para la DG GROW	Compromisos	=1+1a +3	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Pagos	=2+2a +3	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	

³⁶ Durante el período posterior al 31 de diciembre de 2020, el importe estará sujeto al marco financiero plurianual vigente en el período que comenzará en 2021, de conformidad con el artículo 312 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

³⁷ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

•TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Pagos	(5)	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	
•TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)						
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 1a del marco financiero plurianual	Compromisos	=4+6	9,450	9,285	9,020	6,557	34,312	6,594
	Pagos	=5+6	5,600	9,835	9,170	9,707	34,312	

Rúbrica del marco financiero plurianual	5	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL de los años 2017 a 2020	Años siguientes ³⁸
DG: GROW							
•Recursos humanos		1,206	1,206	1,206	1,206	4,824	1,206
•Otros gastos administrativos		0,235	0,240	0,244	0,249	0,968	0,254
TOTAL para la DG GROW	Créditos	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460

TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460
--	---	-------	-------	-------	-------	--------------	-------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL de los años 2017 a 2020	Años siguientes
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual	Compromisos	10,891	10,731	10,470	8,012	40,104	8,054
	Pagos	7,041	11,281	10,620	11,262	40,104	1,460

³⁸ Durante el período posterior al 31 de diciembre de 2020, el importe estará sujeto al marco financiero plurianual vigente en el período que comenzará en 2021, de conformidad con el artículo 312 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados ↓			Año 2017		Año 2018		Año 2019		Año 2020		TOTAL de los años 2017 a 2020		Años siguientes	
	RESULTADOS													
	Tipo ³⁹	Coste medio	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número total	Coste total	Coste	
OBJETIVO ESPECÍFICO N° 1 ⁴⁰ ...			Establecer mecanismos que garanticen una ejecución y una garantía de cumplimiento armonizadas de las normas de homologación de tipo y vigilancia del mercado por parte de todos los Estados miembros, con una gestión sostenible, eficaz y creíble a nivel de la UE y con acceso a expertos técnicos y científicos internos y externos, de modo que puedan mejorarse la coordinación, la cooperación y la puesta en común de recursos entre las autoridades encargadas de garantizar el cumplimiento en los Estados miembros.											
- Resultado	Reuniones del Comité Técnico sobre Vehículos de Motor y del Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento		Veinte días de reunión	0,500	Veinte días de reunión	0,510	Veinte días de reunión	0,520	Veinte días de reunión	0,530	2,06	Veinte días de reunión	0,541	
- Resultado	Apoyo técnico y científico			7,700		7,500		7,200		4,700	27,100		4,700	

³⁹ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

⁴⁰ Tal como se describe en el punto 1.4.2, «Objetivo(s) específico(s)...».

	(JRC)											
- Resultado	Auditorías / Evaluaciones conjuntas de servicios técnicos		1,250		1,275		1,300		1,327	5,152		1,353
Subtotal del objetivo específico nº 1			9,450		9,285		9,020		6,557	34,312		6,594
COSTE TOTAL			9,450		9,285		9,020		6,557	34,312		6,594

3.2.4. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.4.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL de los años 2017 a 2020	Años siguientes
RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual						
Recursos humanos (DG GROW)	1,206	1,206	1,206	1,206	4,824	1,206
Otros gastos administrativos (DG GROW)	0,235	0,240	0,244	0,249	0,968	0,254
Subtotal para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460

Al margen de la RÚBRICA 5⁴¹ del marco financiero plurianual						
Recursos humanos						
Otros gastos de carácter administrativo						
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual						

TOTAL	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG GROW ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

⁴¹ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.4.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Años siguientes ⁴²
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)					
02 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)
XX 01 01 02 (Delegaciones)					
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)					
10 01 05 01 (Investigación directa)					
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa, EJC)⁴³					
XX 01 02 01 (AC, ENCS, INT de la dotación global)					
XX 01 02 02 (AC, AL, ENCS, INT y JED en las Delegaciones)					
XX 01 04 yy⁴⁴	- en la sede				
	- en las Delegaciones				
XX 01 05 02 (AC, ENCS, INT; investigación indirecta)					
10 01 05 02 (AC, ENCS, INT; investigación directa)					
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)					
TOTAL	9	9	9	9	9

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG GROW ya destinado a la gestión del actual marco de homologación de tipo y/o reasignado dentro o fuera de la DG (necesidades estimadas: 6 AD/EJC y 3 AST/EJC).

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	Controlar que el presente Reglamento se implementa y se hace cumplir de manera adecuada; redactar actos delegados o de ejecución y orientaciones; organizar y supervisar las «evaluaciones conjuntas» de los servicios técnicos y controlar los procesos de designación y seguimiento aplicados por los Estados miembros; coordinar las actividades de vigilancia del mercado a nivel de la UE.
Personal externo	

⁴² Véase la nota a pie de página 38.

⁴³ AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JED = joven experto en delegación.

⁴⁴ Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.5. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

Explíquese la reprogramación requerida, precisando las líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.6. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.
- La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Total	Años siguientes
Especifíquese el organismo de cofinanciación <i>A través de su estructura de tasas nacionales, los Estados miembros financiarán sus actividades de homologación de tipo y vigilancia del mercado y contribuirán a cubrir los costes de los ensayos independientes de verificación del cumplimiento realizados por la Comisión</i>						
TOTAL de los créditos cofinanciados	7,700	7,500	7,200	4,700	27,100	xx

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en ingresos diversos (contribuciones de los Estados miembros según se indica en el punto 3.2.5)

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁴⁵					
		Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020		
Artículo 6600		7,700	7,500	7,200	4,700		

En el caso de los ingresos diversos «asignados», especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

02.03.01 Funcionamiento y desarrollo del mercado interior de bienes y servicios

Especifíquese el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

⁴⁵ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.